



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Étude d'impact sur l'environnement
**Élimination des passages à niveau sur
la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay**
Tronçon Escuminac

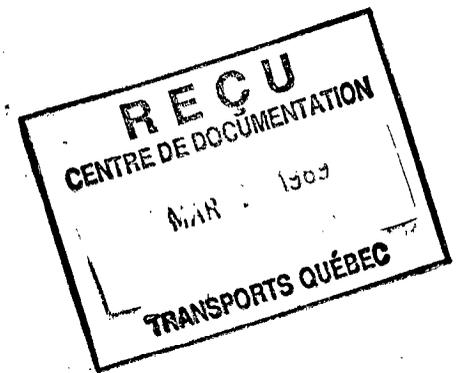
CANQ
TR
GE
PR
156

469747



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1



Étude d'impact sur l'environnement
**Élimination des passages à niveau sur
la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay
Tronçon Escuminac**

Octobre 1987.

ROCHE

2535, boul. Laurier,
Sainte-Foy, Québec,
G1V 4M3 Canada
(418) 871 9600
Télex: QBC 051 31593

CANA
TR
GE
PR
156

ÉQUIPE DE TRAVAIL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

- Service de l'environnement

Julie-Anne Bourret, technicienne (climat sonore)
Christine Caron, urbaniste
Fabien Lecours, architecte du paysage
Bernard Letarte, agronome
Daniel Savoie, agronome
Philippe Poulin, géomorphologue, chef de la Division de
l'Assistance aux Régions, section de Québec
Denis Roy, archéologue

Chargé de projet: Jacques Bélanger, biologiste

- Direction Générale du Génie:

Fernand Bédard, arpenteur-géomètre
André Bouffard, technicien
Lionel Dufour, ingénieur
Marcel Tremblay, ingénieur

GRUPE-CONSEIL ROCHE LTEE

Louis Beaupré, architecte du paysage
Daniel Bouchard, technicien
Sylvie Brunelle, ethnologue
Luc Chabot, technicien en acoustique
Richard Cyr, technicien en sciences naturelles
Guy Desmarais, géomorphologue
Diane Gagné, technicienne en cartographie
Guy Germain, géographe-aménagiste
Pierre Hébert, technicien en cartographie
Hélène Laflamme, biologiste
Rénéald Pelletier, technicien en cartographie
Micheline Vallerand, opératrice
Claude Yockell, spécialiste du bruit
Claire Lachance, opératrice

CHARGE DE PROJET:


Jacques Bérubé, biologiste

Cette étude a été menée sous la direction de M. Daniel Waltz, écologiste, chef du Service de l'environnement.

TABLE DES MATIÈRES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIERES	iii
LISTE DES TABLEAUX	vii
LISTE DES FIGURES	ix
INTRODUCTION	1
<u>1.0 PROBLEMATIQUE</u>	<u>3</u>
1.1 Justification du projet	3
1.1.1 Historique	3
1.1.2 Réseau routier actuel	5
1.1.3 Caractéristiques de la route 132 actuelle	6
1.1.3.1 Section-type	6
1.1.3.2 Caractéristiques structurales	6
1.1.3.3 Déficiences géométriques	6
1.1.4 Caractéristiques de la circulation	8
1.1.4.1 Débits	8
1.1.4.2 Circulation lourde	10
1.1.4.3 Niveau de service et capacité	10
1.1.5 Caractéristiques de la circulation ferroviaire	10
1.1.6 Sécurité routière	11
1.1.7 Objectifs poursuivis	13
1.2 Recherche et choix d'une solution	13
1.3 Présentation du tracé de référence	15
<u>2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU</u>	<u>17</u>
2.1 Identification et justification de la zone d'étude	17
2.2 Milieu physique	19
2.2.1 Physiographie	19
2.2.2 Topographie	19

2.2.3	Morphosédimentologie	20
2.2.3.1	Aperçu de l'histoire quaternaire	20
2.2.3.2	Méthode	20
2.2.3.3	Le substratum rocheux	21
2.2.3.4	Les sédiments meubles	21
2.2.4	Hydrologie	22
2.2.5	Hydrogéologie	24
2.3	Milieu biologique	24
2.3.1	Végétation terrestre	24
2.3.2	Faune terrestre	25
2.3.3	Faune aquatique	26
2.3.4	Milieu marin côtier	26
2.4	Milieu humain	28
2.4.1	Contexte régional	28
2.4.2	Utilisation du sol	29
2.4.2.1	Utilisation actuelle du sol	29
2.4.2.2	Domaine bâti	29
2.4.2.3	Domaine agricole	32
2.4.2.4	Projets municipaux, gouvernementaux et privés	41
2.4.2.5	Orientations de développement	41
2.4.2.6	Tourisme	42
2.4.2.7	Gravière	43
2.4.2.8	Activités forestières	43
2.4.3	Infrastructures de transport et de communication	43
2.4.3.1	Corridors de transport d'énergie	43
2.4.3.2	Réseau ferroviaire	43
2.4.4	Ressources patrimoniales	44
2.4.4.1	Patrimoine bâti	44
2.4.4.2	Archéologie	44
2.5	Milieu visuel	45
2.5.1	Méthode	45
2.5.2	Caractéristiques visuelles et paysage perçu à partir de la route 132	46
2.6	Climat sonore	48
3.0	<u>ETUDE DE TRACE</u>	49
3.1	Méthode	49
3.2	Etude du tracé de référence	52
3.3	Recherche d'une variante	53
4.0	<u>DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU</u>	57

5.0	ANALYSE DES IMPACTS	61
<hr/>		
5.1	Méthode	61
5.1.1	Composantes du projet	61
5.1.1.1	Mise en place de la nouvelle infrastructure routière	61
5.1.1.2	Présence de la nouvelle infrastructure routière	62
5.1.1.3	Utilisation de la nouvelle infrastructure routière	62
5.1.2	Éléments du milieu	62
5.1.3	Identification des impacts	62
5.1.4	Critères d'évaluation des impacts	63
5.1.5	Cartographie des impacts et des mesures de mitigation	65
5.2	Description des impacts, identification des mesures de mitigation et évaluation des répercussions résiduelles	66
5.2.1	Mise en place de la nouvelle infrastructure routière	66
5.2.1.1	Milieu biologique aquatique	66
5.2.1.2	Circulation routière, piétonnière et ferroviaire	67
5.2.1.3	Climat sonore	68
5.2.2	Présence de la nouvelle infrastructure routière	68
5.2.2.1	Milieu physique	68
5.2.2.2	Milieu biologique terrestre	69
5.2.2.3	Milieu biologique aquatique	70
5.2.2.4	Utilisation du sol	70
5.2.2.5	Ressources patrimoniales	74
5.2.2.6	Milieu visuel	77
5.2.3	Utilisation de la nouvelle infrastructure routière	78
5.2.3.1	Milieu biologique aquatique	78
5.2.3.2	Circulation routière, piétonnière et ferroviaire	78
5.2.3.3	Climat sonore	79
5.3	Matrice des répercussions	80
5.4	Mesures de surveillance et de suivi	83
5.5	Calendrier des travaux	83
6.0	CONCLUSION	85
<hr/>		
	REFERENCES	87
	LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES	89

- ANNEXE I : Avis de projet
- ANNEXE II : Directives environnementales émises par
le ministre de l'Environnement du Québec
- ANNEXE III : Liste des impacts et des mesures de mi-
tigation
- ANNEXE IV : Fiches d'inventaires des bâtiments à ex-
proprier
- ANNEXE V : Grille d'évaluation de l'augmentation du
niveau sonore
- ANNEXE VI : Cheminement d'un dossier d'expropriation
au ministère des Transports du Québec
- ANNEXE VII : Conduite et surveillance des travaux
- ANNEXE VIII: Photographies de la zone d'étude
- DOSSIER CARTOGRAPHIQUE
-

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU I	: Echancier du début des travaux d'élimination des passages à niveau entre Oak Bay et Nouvelle-Ouest	5
TABLEAU II	: Etat de la structure de la route 132, de part et d'autre des passages à niveau à éliminer	7
TABLEAU III	: Nombre de courbes sous-standard à proximité des passages à niveau à éliminer	9
TABLEAU IV	: Nombre d'accidents aux passages à niveau à éliminer pour les années 1980 à 1983	12
TABLEAU V	: Caractéristiques des cours d'eau verbalisés de la zone d'étude	23
TABLEAU VI	: Résultats des inventaires réalisés en 1976-77 dans le secteur Pointe-Miguasha/Pointe-à-la-Garde	27
TABLEAU VII	: Evolution démographique de la Municipalité d'Escuminac entre 1971 et 1981	30
TABLEAU VIII	: Utilisation actuelle du sol dans la zone d'étude	31
TABLEAU IX	: Affectation des bâtiments dans la zone d'étude	33
TABLEAU X	: Evolution des fermes, selon le genre de produit, entre 1971 et 1981 dans le comté de Bonaventure	34
TABLEAU XI	: Evolution de l'utilisation agricole des terres dans le comté de Bonaventure entre 1971 et 1981	36

TABLEAU XII :	Evolution de l'utilisation agricole des terres dans la municipalité d'Escuminac entre 1971 et 1981	37
TABLEAU XIII:	Identification des éléments sensibles susceptibles de générer une problématique environnementale importante	50
TABLEAU XIV :	Grille de contrôle	64

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : Passages à niveau à éliminer	4
FIGURE 2 : Tracé de référence	16
FIGURE 3 : Zone d'étude	18
FIGURE 4 : Possibilités agricoles des sols	39
FIGURE 5 : Milieu visuel	47
FIGURE 6 : Section-type utilisée	58
FIGURE 7 : Matrice des impacts et des répercussions résiduelles du projet	81
FIGURE 8 : Connaissance du milieu physique	D.C.*
FIGURE 9 : Connaissance du milieu biologique	D.C.
FIGURE 10: Connaissance du milieu humain	D.C.
FIGURE 11: Etude de tracé	D.C.
FIGURE 12: Localisation des impacts et des mesures de mitigation	D.C.
FIGURE 13: Potentiel archéologique	D.C.

* Figure apparaissant au dossier cartographique présenté à la fin du rapport.

INTRODUCTION

En septembre 1984, le ministère des Transports confiait un mandat au Groupe-conseil Roche ltée, pour la réalisation d'une étude d'impact concernant l'élimination de sept passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay. Cette étude vise d'une part, à évaluer les répercussions environnementales globales de ce projet et, d'autre part, à définir les mesures pouvant être prises pour atténuer l'ampleur et l'intensité des impacts attendus.

Le projet de réaménagement de la route 132 entre Oak-Bay et Nouvelle visait originalement la réfection de la totalité des quelque trente kilomètres séparant ces deux points. Toutefois, des impératifs budgétaires forcent le Ministère à procéder par phases et, en ce sens, celui-ci prévoit d'abord éliminer les sept traverses à niveau réparties dans ce tronçon en raison des déficiences géométriques particulièrement prononcées qui s'y retrouvent. Ces traverses se regroupent à l'intérieur de cinq tronçons totalisant environ douze kilomètres, certaines d'entre elles, très rapprochées, justifiant la création d'un court tronçon de route permettant d'éviter deux croisements.

De façon à permettre une plus grande flexibilité dans la mise en oeuvre des travaux relatifs à l'élimination de certains passages à niveau qui sont à la source de nombreux accidents, il est apparu opportun de présenter l'étude d'impact du projet en cinq parties distinctes et complètes en elles-mêmes, correspondant chacune à un tronçon à réaménager. En effet, bien que visant toutes à l'amélioration générale de la route 132 dans le district de Bonaventure, les diverses interventions qui sont envisagées dans le cadre du présent mandat ne constituent pas une entité à éléments interdépendants mais plutôt cinq tronçons n'interférant pas entre eux; les seuls points communs entre ces tronçons sont, d'une part, la nature de l'objectif principal visé, soit l'élimination de passages à niveau et, d'autre part, la localisation géographique glo-

bale, soit l'unique artère principale de la Gaspésie. Ainsi, le présent rapport s'attache à l'élimination des deux passages à niveau situés à l'ouest du village d'Escuminac alors que quatre autres documents sont produits pour présenter l'étude d'impact des projets d'élimination des passages à niveau à Oak-Bay, Pointe-à-la-Garde, Escuminac-Est et Nouvelle-Ouest.

Pour atteindre les objectifs de l'étude, diverses activités ont été réalisées et sont présentées dans les sections qui suivent. Dans une première étape, la problématique du projet a été définie de manière à faire ressortir l'importance de l'intervention projetée à Escuminac; une recherche de solutions a été effectuée pour conduire à la présentation d'un tracé de référence.

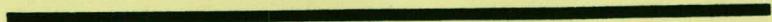
La description du milieu récepteur fait l'objet de la deuxième section. La zone d'étude y est justifiée en fonction des objectifs du projet et les éléments des milieux physique, biologique, humain, visuel et sonore y sont dépeints.

La troisième section présente une analyse du tracé proposé en fonction des résistances offertes par le milieu récepteur alors que la section 4.0 fournit une description du trajet retenu.

Enfin, à la section 5.0, les impacts du tracé retenu sont évalués en détails et des mesures de mitigation sont proposées pour réduire l'intensité des impacts négatifs ou bonifier les impacts positifs.

Un dossier cartographique au 1:5 000 a été préparé pour illustrer les principaux éléments d'inventaire ainsi que les impacts et mesures de mitigation ponctuels. Ce dossier est présenté à la fin du rapport.

Le présent rapport ainsi qu'un résumé vulgarisé de l'étude sont déposés pour l'obtention du certificat d'autorisation conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement et au règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement.



1.0 PROBLÉMATIQUE

1.1 JUSTIFICATION DU PROJET

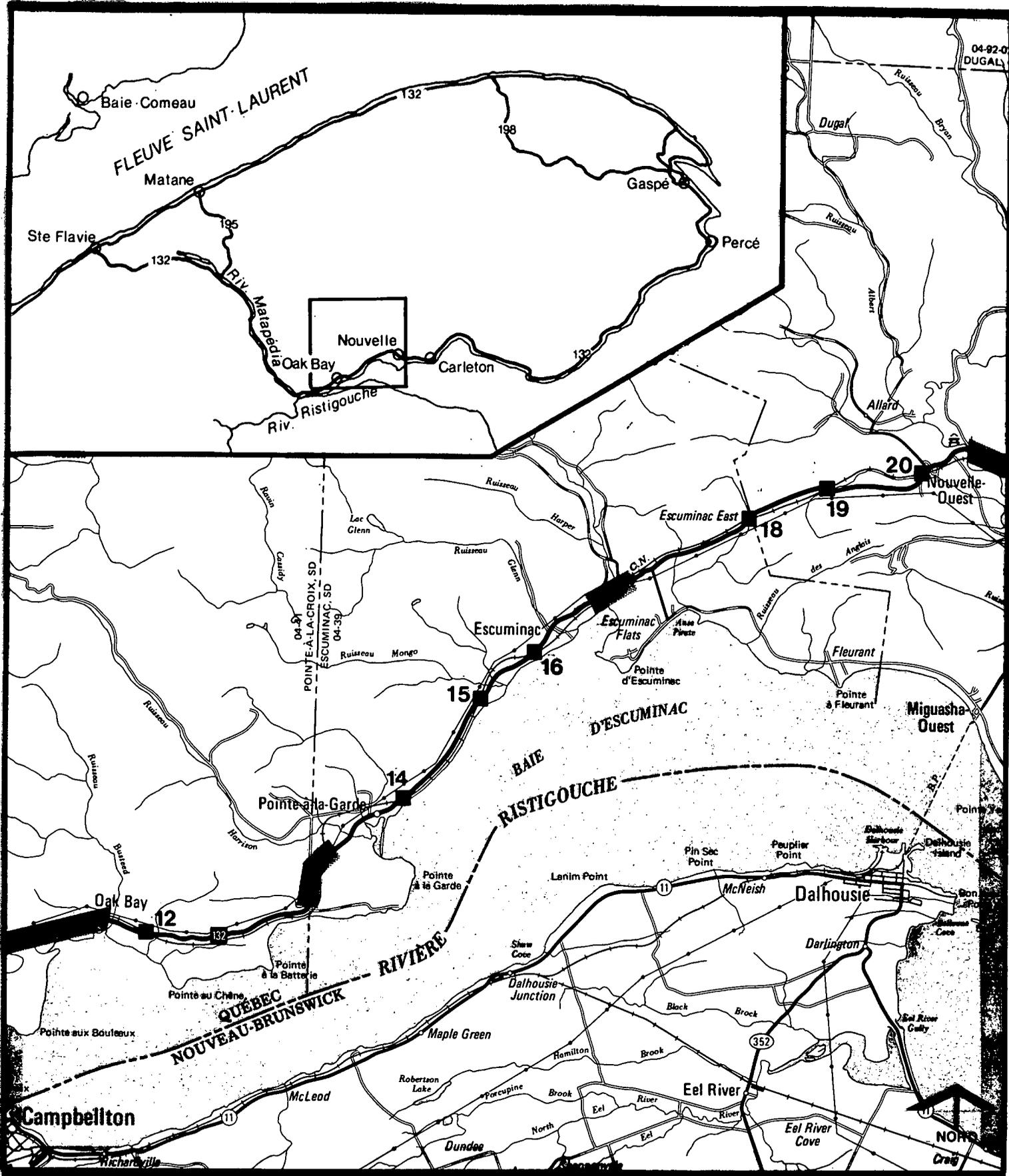
1.1.1 HISTORIQUE

Le projet de reconstruction de la route 132 entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest s'inscrit dans un vaste plan d'ensemble visant l'amélioration générale de la route 132 autour de la péninsule gaspésienne. Ce grand projet consiste à rendre cette route plus confortable et plus sécuritaire pour les usagers. En effet, plusieurs sections de cette route ont été construites à la fin des années 30 et pendant les années 40, et présentent une géométrie tout à fait déficiente pour une route principale(1) telle que la route 132.

Dans le cadre de ce grand projet, la partie de la route 132 qui s'étend depuis Sainte-Florence-de-la-Matapédia jusqu'à Oak-Bay a déjà été réaménagée suivant les standards d'une route principale à fort débit (JMA 2 000) au cours des dix dernières années. De même, le secteur situé à l'est de la rivière Nouvelle a été réaménagé en 1966-67.

Le projet de réaménagement de la route 132 entre Oak-Bay et la rivière Nouvelle remonte à quelques années quand deux passages à niveau ont été éliminés (figure 1). Le reste de la route, dans ce tronçon, doit maintenant être réaménagé. Toutefois, en raison des restrictions budgétaires qui obli-

(1) Selon le cahier des normes du ministère des Transports du Québec, les routes principales relient les principales agglomérations urbaines et les grandes régions économiques de la province. Elles donnent accès aux principales villes situées dans les provinces ou états voisins et desservent les principaux circuits touristiques.



- Passage à niveau à éliminer
- Sections de route déjà réaménagée

0 1.25 2.5 3.75 km

Echelle: 1:125 000

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Étude d'impact

Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay

ROCHE

Passages à niveau à éliminer

figure
1

gent le Ministère à procéder par étapes, celui-ci prévoit d'abord éliminer les sept traverses à niveaux qui demeurent dans ce tronçon de route à cause de la géométrie déficiente qui se manifeste particulièrement à ces endroits.

Dans ce contexte, l'échéancier prévu par le ministère des Transports pour éliminer les passages à niveau est présenté au tableau I.

TABLEAU I

ECHEANCIER DU DEBUT DES TRAVAUX D'ELIMINATION DES PASSAGES A NIVEAU ENTRE OAK-BAY ET NOUVELLE-OUEST

TRONCON	NO. DU PASSAGE A NIVEAU	LOCALISATION(1)	DATE DE DEBUT DES TRAVAUX
A	20	Nouvelle-Ouest	Après 1992
B	18 et 19	Escuminac-Est et Nouvelle-Ouest	1990-91
C	15 et 16	Escuminac	1989-90
D	14	Pointe-à-la-Garde	1989-90
E	12	Oak-Bay	Après 1992

(1) Voir la figure 1

Le présent rapport concerne le réaménagement de deux passages à niveau rapprochés l'un de l'autre, situés dans la localité d'Escuminac (15 et 16).

1.1.2 RESEAU ROUTIER ACTUEL

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

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

En plus de sa vocation interrégionale, la route 132 dans la Baie des Chaleurs, possède une vocation touristique très importante: elle fait partie du circuit communément appelé "le tour de la Gaspésie", et elle constitue un lien important avec les Provinces Maritimes via le traversier à Miguasha et le pont à Pointe-à-la-Croix. En période estivale, des augmentations considérables du volume de circulation sont enregistrées, pouvant atteindre 30 à 50% sur plusieurs sections.

1.1.3 CARACTERISTIQUES DE LA ROUTE 132 ACTUELLE

1.1.3.1 Section-type

Entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest, la route actuelle se compose de deux voies de roulement de 3,35 m de largeur et de deux accotements qui sont souvent plus étroits que 1,8 m. L'emprise est généralement de 20 m de largeur. Cette section-type ne correspond pas aux normes généralement retenues pour une route principale à fort débit (DJMA 2 000) comme la route 132. En effet, la géométrie prévue pour ce type de route comporte deux voies de 3,65 m et deux accotements de 3,0 m dans une emprise de 40 m.

1.1.3.2 Caractéristiques structurales

L'examen des données de l'inventaire structural indique une détérioration moyenne à avancée de la structure de la route 132, entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest sur 90% de sa longueur.

Plus spécifiquement, l'état structural de part et d'autre des passages à niveau à éliminer est décrite au tableau II. Aux passages à niveau d'Escuminac, faisant l'objet du présent rapport, la structure de la route 132 présente un état de détérioration avancée.

1.1.3.3 Déficiences géométriques

Tout au long du parcours, entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest, la route actuelle est parsemée de courbes horizontales qui ne correspondent pas aux normes acceptables pour la vitesse de

TABLEAU II

ETAT DE LA STRUCTURE DE LA ROUTE 132, DE PART ET D'AUTRE DES PASSAGES A NIVEAU A ELIMINER

TRONCON	LOCALISATION DES PASSAGES A NIVEAU	ETAT DE LA STRUCTURE
A	Nouvelle-Ouest (20)	Détérioration moyenne
B	Nouvelle-Ouest (19)	Détérioration moyenne
B	Escuminac-Est (18)	Détérioration moyenne à avancée
C	Escuminac (16)	Détérioration avancée
C	Escuminac (15)	Détérioration avancée
D	Pointe-à-la-Garde (14)	Détérioration légère à moyenne
E	Oak-Bay (12)	Détérioration moyenne à avancée

90 km/h généralement retenue pour une route de cette catégorie (route principale à fort débit). En effet, on compte vingt-trois courbes dont la vitesse de roulement sécuritaire est inférieure de 10 km/h ou plus à la vitesse affichée. Quatorze (14) d'entre elles ont une vitesse différentielle (entre la vitesse affichée et la vitesse de roulement sécuritaire) de 10 à 20 km/h, huit (8) ont une vitesse différentielle variant entre 20 et 40 km/h et finalement une (1) courbe présente une vitesse différentielle de plus de 40 km/h. De plus, on remarque que plusieurs courbes sous-standards se retrouvent à proximité des passages à niveau (tableau III), soit environ 80%.

Quant au profil actuel de la route, on remarque qu'il n'y a pas de pente critique en direction ouest, alors qu'en direction est, il n'y a que deux endroits où une intervention paraîtrait souhaitable dans un avenir rapproché.

Notons que deux courbes sous-standard sont situées à proximité du passage à niveau le plus à l'ouest (traverse no. 15).

1.1.4 CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION

1.1.4.1 Débits

En 1984, le débit de circulation enregistré entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest était d'environ 2 050 véhicules pour un jour moyen annuel (J.M.A.). Quant au débit pour un jour moyen d'été (D.J.M.E.), il atteignait 2 700 véhicules, ce qui représente une augmentation de 32% par rapport au débit pour un jour moyen annuel. Ces augmentations importantes de débit pendant la période estivale sont dues, principalement, à la vocation touristique de la route 132.

De plus, on note une augmentation du débit de circulation à l'heure de pointe. En effet, le débit d'heure de pointe est de l'ordre de 300 véhicules/heure.

Une partie importante du trafic est générée par la circulation locale (à l'intérieur d'une même municipalité ou entre les petites municipalités voisines) et par les échanges entre ces municipalités et les villes de Campbellton (Nouveau-Brunswick) et Carleton. Le trafic de longs parcours s'ajoute à cette circulation.

TABLEAU III

NOMBRE DE COURBES SOUS-STANDARDS A PROXIMITE DES PASSAGES A NIVEAU
A ELIMINER

TRONCON	PASSAGE A NIVEAU	NOMBRE DE COURBES SOUS-STANDARDS			
		DIFFERENTIEL DE VITESSE			
		10-20 km/h	20-40 km/h	+ de 40 km/h	TOTAL
A	Nouvelle-Ouest (20)	4	1	1	6
B	Nouvelle-Ouest (19)	1	2	0	3
B	Escuminac-Est (18)	2	1	0	3
C	Escuminac (16)	0	0	0	0
C	Escuminac (15)	1	1	0	2
D	Pointe-à-la-Garde (14)	0	0	0	0
E	Oak Bay (12)	2	3	0	5
TOTAL		10	8	1	19

1.1.4.2 Circulation lourde

La circulation lourde tient une place importante sur la route 132, soit environ 20% de la circulation totale. La faible largeur de la surface pavée sur la route 132 entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest et les nombreuses sinuosités de la route entravent la fluidité de la circulation, en réduisant notamment la marge de manoeuvre des automobilistes et la vitesse et le confort de conduite, lors du croisement des véhicules lourds.

1.1.4.3 Niveau de service et capacité

Les niveaux de service sont établis dans le but de faciliter l'évaluation de la qualité de circulation. Ces niveaux représentent un éventail des conditions d'opération sur une route, échelonnées de très bonnes (A) à mauvaise (F).

Le niveau A représente une circulation libre et à grande vitesse, où l'automobiliste peut se déplacer à la vitesse de son choix, sans subir trop d'interférence des autres véhicules. A l'autre extrême, le niveau F représente un écoulement forcé à de très faibles vitesses; c'est la congestion totale. Les autres niveaux, de B à E, représentent la gamme des conditions intermédiaires. Compte tenu que les conditions au niveau F sont inacceptables, la capacité d'une route est considérée comme atteinte, lorsque le débit est rendu au niveau E.

Les principaux paramètres qui influencent la capacité sont la visibilité, la section-type, la vitesse de design, la topographie de la route et le nombre de véhicules lourds fréquentant cette route.

La circulation ne pose pas de problèmes sur l'ensemble de ce tronçon de la route 132. Le niveau de service "D" ne sera pas atteint avant plusieurs années, surtout si l'on tient compte du fait que les taux d'augmentation annuelle ont tendance à se stabiliser autour de 2%. A ce rythme, le débit de circulation pour un jour moyen annuel (D.J.M.A.) ne sera pas doublé avant l'an 2015. Au pire, la capacité au niveau de service "D" serait atteinte vers l'an 2000.

1.1.5 CARACTERISTIQUES DE LA CIRCULATION FERROVIAIRE

La voie ferrée qui croise la route 132 à plusieurs reprises entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest appartient au Canadien Na-

tional. Deux trains de passagers de la compagnie Via Rail passent sur cette voie ferrée quotidiennement. L'un se dirige vers l'est, et l'autre vers l'ouest. De plus, deux trains de marchandises passent chaque jour sur la voie ferrée, en direction opposée l'un de l'autre. Ainsi un total de quatre trains par jour passent sur la voie ferrée.

1.1.6 SECURITE ROUTIERE

Le présent projet vise principalement la correction de la géométrie de la route à l'endroit des traverses à niveau. Cette décision provient, en grande partie, du manque de sécurité constaté aux approches de ces traverses et également du principe de base, mis de l'avant par le Ministère depuis de nombreuses années, qui prévoit l'élimination générale des traverses à niveau en Gaspésie.

Le tableau IV présente les statistiques d'accidents qui ont eu lieu aux traverses à niveau situées entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest au cours des années 1980 à 1983. Ce relevé comprend les accidents qui ont été rapportés à la police seulement, ce qui exclut les accidents qui ont été réglés en utilisant un constat à l'amiable.

Un examen de ce tableau permet de constater rapidement le nombre important d'accidents qui se produisent chaque année aux différents croisements de la voie ferrée.

Il faut souligner, toutefois, que le train est très peu souvent impliqué dans ces événements. Un seul de ces accidents inscrits au tableau met en cause le train avec un véhicule routier (date: 1981-07-30).

La plupart des accidents sont dus à des dérapages, pertes de contrôle, etc., provenant de la mauvaise géométrie de la route aux croisements de cette dernière avec la voie ferrée ou simplement à la présence des rails sur lesquels les véhicules glissent ou sautent et sont déviés de leur trajectoire. Plusieurs de ces accidents se produisent au moment où la chaussée est glissante par suite de la pluie ou de la neige.

Aux passages à niveau d'Escuminac (15 et 16), cinq accidents sont survenus au cours des années 1980 à 1983.

TABLEAU IV

NOMBRE D'ACCIDENTS AUX PASSAGES A NIVEAU A ELIMINER POUR LES ANNEES 1980 A 1983

TRONCON	SITE	NOMBRE D'ACCIDENTS				
		1980	1981	1982	1983	TOTAL
A	Nouvelle-Ouest (20)	--	--	1	2	3
B	Nouvelle-Ouest (19)	2	1	1	1	5
B	Escuminac-Est (18)	--	--	1	3	4
C	Escuminac (16)	--	2	--	--	2
C	Escuminac (15)	2	1	--	--	3
D	Pointe-à-la-Garde (14)	5	3	2	2	12
E	Oak-Bay (12)	2	--	2	1	5
GRAND TOTAL		11	7	7	9	34

1.1.7 OBJECTIFS POURSUIVIS

A la lumière des sections précédentes, il ressort que les principaux objectifs du projet sont:

- . d'améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route en éliminant les passages à niveau et en corrigeant la géométrie de la route aux approches de ces traverses;
- . de rendre la géométrie de la route conforme aux normes concernant les routes principales ayant un débit de circulation journalier moyen annuel (DJMA) supérieur à 2 000;
- . d'améliorer ou de réparer la structure de la route;
- . d'assurer une continuité de qualité de route avec les autres tronçons de la route 132, à l'ouest de Oak-Bay et à l'est de Nouvelle-Ouest;
- . de continuer à desservir adéquatement la population locale établie en bordure de la route 132.

1.2 RECHERCHE ET CHOIX D'UNE SOLUTION

Deux solutions ont été envisagées pour répondre aux objectifs visés par le projet entre Oak Bay et la rivière Nouvelle.

La première consiste à construire une nouvelle route, dans un corridor n'interférant pas avec la voie ferrée. Cette solution apparaît difficilement réalisable à cause de la présence de la mer au sud du corridor de la route actuelle et de la topographie défavorable au nord. Cette nouvelle route devrait donc suivre un corridor parallèle à celui de la route actuelle et de la voie ferrée sur une trentaine de kilomètres. Il en résulterait un dédoublement des infrastructures et l'entretien de la route actuelle deviendrait alors à la charge des petites municipalités de la côte. De plus, un certain pourcentage des touristes contournerait alors tous les villages, d'autant plus que la route actuelle ne serait alors pas améliorée, ce qui entraînerait une perte de revenus potentiels pour la population locale. Finalement, la cons-

truction d'une route entièrement nouvelle entraînerait sans doute des problèmes importants d'utilisation du sol. En effet, l'espace où le terrain est relativement plat, entre les fortes pentes au nord et la mer au sud, est étroit et est privilégié pour une utilisation intensive du sol comme l'agriculture et les développements résidentiels et industriels. Cette solution apparaît donc tout à fait inacceptable.

La deuxième solution envisagée consiste à réaménager la route actuelle entre Oak-Bay et Nouvelle-Ouest en lui donnant les caractéristiques géométriques et structurales d'une route principale ayant un débit de circulation (JMA) supérieur à 2 000 véhicules par jour et en éliminant autant que possible les passages à niveau. Cette solution inclut la possibilité de construire de nouveaux tronçons de route dans les secteurs problématiques, où le réaménagement de la route actuelle entraînerait des problèmes environnementaux importants ou des coûts excessivement élevés. Cette solution répond efficacement à tous les objectifs du projet. C'est la solution privilégiée par le ministère des Transport du Québec.

Toutefois, compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, le Ministère prévoit réaménager prioritairement les passages à niveau à cause du nombre élevé d'accidents qui y ont lieu chaque année. De plus, l'élimination des passages à niveau sera effectuée par étapes.

Le présent rapport ne concerne que l'élimination de deux passages à niveau rapprochés l'un de l'autre, situés dans la localité d'Escuminac (passages à niveau 15 et 16 identifiés à la figure 1 présentée précédemment).

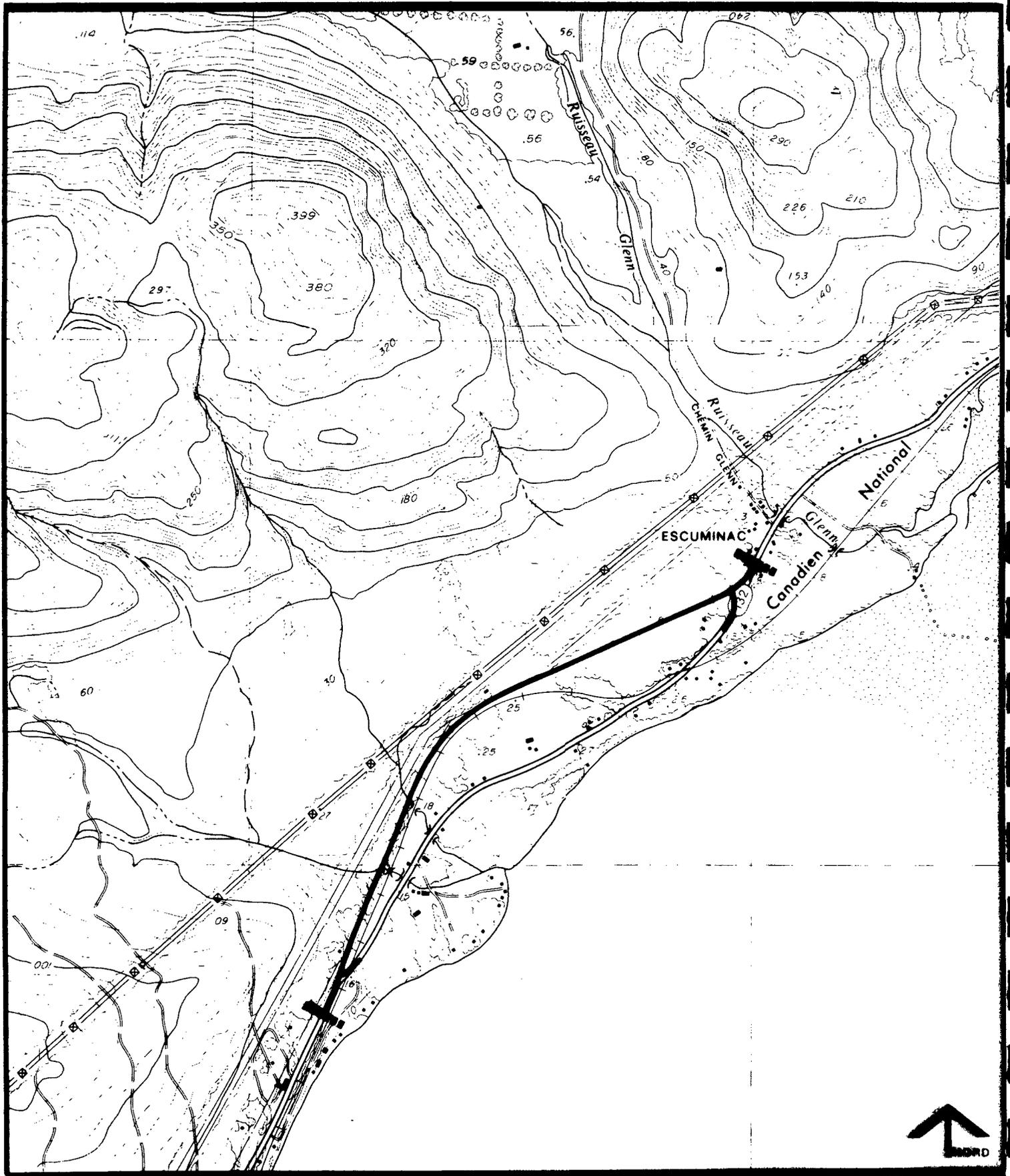
Le ministère des Transports envisage l'élimination des deux passages à niveau d'Escuminac en relocalisant la route 132 au nord de la voie ferrée, entre les deux traverses à niveau existantes. Cette solution permet de donner un alignement beaucoup plus régulier à la nouvelle route tout en minimisant les coûts de construction, étant donné qu'il n'y aura pas de structures telles que viaduc ou tunnel à construire.

La construction d'un nouveau segment de route au nord de la voie ferrée rencontre les objectifs définis précédemment (section 1.1.7) et apparaît préférable aux points de vue de la qualité géométrique de la route, des coûts de réalisation

et de la desserte de la population riveraine à toute solution impliquant la construction de deux viaducs rapprochés. Cette solution est donc retenue par le ministère des Transports. Une étude plus approfondie des tracés est présentée à la section 3.0.

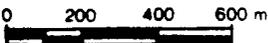
1.3 PRESENTATION DU TRACE DE REFERENCE

Le tracé de référence du ministère des Transports est présenté à la figure 2. Tel que mentionné précédemment, il passe au nord de la voie ferrée sans la traverser, éliminant ainsi deux passages à niveau. La route actuelle sera conservée pour desservir les résidences qui se sont établies le long de cette route.



Source du fond de plan: M.E.R. 1979

ECHELLE 1 20000



N° de projet 4313 0000

Equidistance des courbes de niveau 10 mètres

ROCHE

- Limite du projet
- Tracé de référence
- Route 132 actuelle

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Etude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
Tronçon Escuminac

Tracé de référence

figure
2

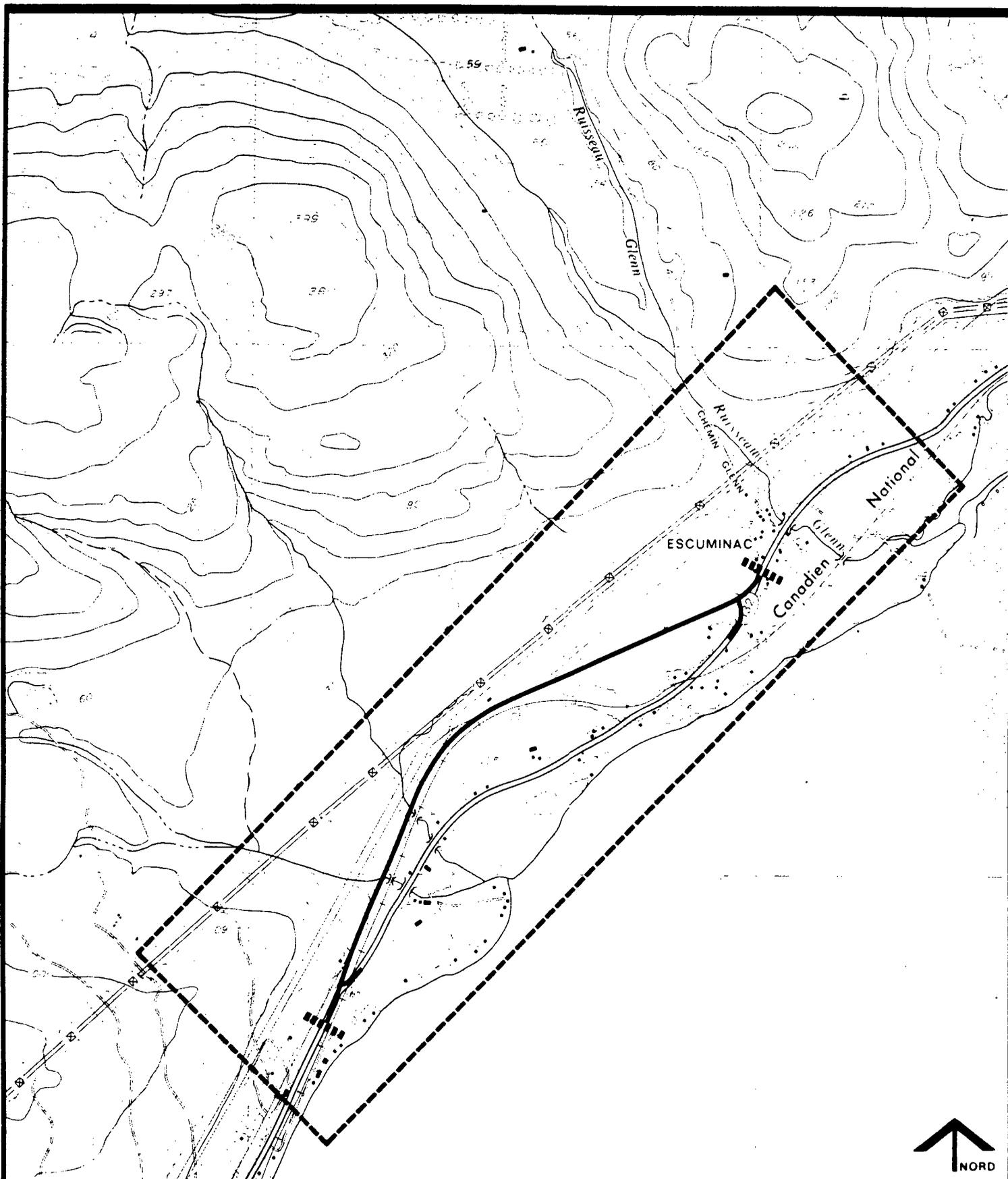
2.0 CONNAISSANCE DU MILIEU

2.1 IDENTIFICATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

L'objectif du projet à l'étude consiste essentiellement en l'élimination des deux passages à niveau situés à l'ouest du village d'Escuminac et la solution retenue pour rencontrer cet objectif consiste à aménager un tronçon de route de manière à éviter ces deux passages à niveau distants de 1,7 km (voir figure 2 présentée précédemment ainsi que les photographies fournies à l'annexe VIII).

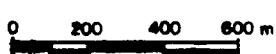
Compte tenu de cet objectif, la zone d'étude a été identifiée de façon à permettre l'élaboration d'éventuelles variantes au tracé proposé par le ministère des Transports. La figure 3 présente la délimitation de la zone d'étude retenue. Elle couvre une bande de 1 km de largeur qui s'étend sur une longueur de 3,5 km. Les limites ouest et est de la zone d'étude ont été établies respectivement à 300 m et à 800 m des limites du projet proposé de manière à inclure le hameau d'Escuminac; cette délimitation permet également d'inclure une courbe, à l'est de la zone, qui pourrait éventuellement être à la base d'une variante de tracé permettant le contournement du hameau. Au nord, la zone d'étude s'adosse aux contreforts montagneux alors que la présence de la mer constitue la limite sud de la zone d'étude.

Le fond de carte utilisé pour représenter la zone d'étude est à l'échelle du 1:5 000 et il provient d'un agrandissement de la carte topographique au 1:20 000. Il faut noter que pour permettre le traitement adéquat de certains aspects (utilisation agricole et milieu visuel) la couverture cartographique débordera le cadre fixé pour la zone d'étude. Des cartes à l'échelle du 1:20 000 seront alors utilisées.



Source du fond de plan: M.E.R. 1979

ECHELLE 1 20000



N° de projet 4313 0000

Equidistance des courbes de niveau 10 metres

- Limite de la zone d'étude
- Limite du projet
- Tracé de référence

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Etude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
Tronçon Escuminac

ROCHE

Zone d'étude

figure
3

2.2 MILIEU PHYSIQUE

La présente section fournit une description des caractéristiques physiques du milieu. Elle se divise en cinq sous-sections traitant successivement de la physiographie, de la topographie, de la morphosédimentologie, de l'hydrologie et de l'hydrogéologie. La carte de connaissance du milieu physique est présentée au dossier cartographique, à la fin du rapport (figure 8).

2.2.1 PHYSIOGRAPHIE

La zone d'étude est située dans la région physiographique des Appalaches, plus précisément dans la division des Bas-plateaux des Chaleurs, qui chevauchent la frontière Québec - Nouveau-Brunswick en s'étendant sur des couches plissées du Paléozoïque. De façon plus locale, l'examen des cartes topographiques démontre que la zone d'étude est située à l'intérieur de deux sous-divisions physiographiques: la plaine côtière et le plateau.

La plaine côtière constitue une zone relativement plane s'étendant dans l'axe des principales vallées et comprise entre la baie des Chaleurs et le rebord du plateau. L'altitude moyenne ne dépasse pas 45 mètres.

Formant un contact franc avec la plaine côtière, le plateau est composé d'une série de collines rocheuses fortement disséquées. La zone d'étude se retrouve en bordure de cette unité d'où la présence de nombreux secteurs à fortes pentes.

2.2.2 TOPOGRAPHIE

Tel que présenté sur la carte de connaissance du milieu physique, trois classes de pentes ont été définies de manière à dégager les secteurs faiblement à modérément inclinés (0-15%), les secteurs à fortes pentes (15-30%) et les secteurs à très fortes pentes (plus de 30%). Cette classification permet notamment d'identifier, d'une manière claire, les zones qui limitent le passage d'une infrastructure routière.

L'examen de la topographie dans la zone d'étude révèle que les pentes fortes et très fortes sont associées aux collines retrouvées aux extrémités ouest et est et à la falaise longeant partiellement la baie.

2.2.3 MORPHOSEDIMENTOLOGIE

2.2.3.1 Aperçu de l'histoire quaternaire

Dans le but de relier dans le temps et d'une façon stratigraphique les différents éléments morphosédimentologiques qui caractérisent la zone d'étude, il est important dans un premier temps de décrire succinctement les événements quaternaires qui ont caractérisé la baie des Chaleurs.

La zone d'étude a été affectée par la dernière glaciation wisconsinienne, dont le sens d'écoulement s'effectuait vers le sud. La déglaciation a commencé, dans cette région, vers 13 000 ans B.P. et les événements quaternaires qui lui sont associés ont imprégné le paysage différemment selon qu'on se trouve dans la plaine côtière ou sur le plateau.

Au niveau du plateau, c'est principalement la structure et la lithologie du substratum rocheux qui commande l'organisation du paysage. La séquence morphosédimentologique reliée au plateau s'identifie principalement au till de fond mis en place lors de l'avancée glaciaire et au régolite provenant de l'altération du substratum rocheux.

Sur la plaine côtière, la morphosédimentologie devient plus complexe. Outre les empreintes du retrait glaciaire (matériel fluvioglaciale), on observe les traces de l'invasion marine qui a suivi le retrait. Ainsi, le long de la côte et dans le fond des principales vallées, des silts argileux se sont accumulés. Subséquemment, la régression marine a favorisé l'accumulation des sables et des graviers qui ont été façonnés en une série de terrasses.

2.2.3.2 Méthode

L'étude morphosédimentologique de la zone d'étude porte sur la nature du substratum rocheux et des sédiments meubles ainsi que sur les formes qui leur sont associées.

La démarche adoptée dans le cadre de cette étude comprend trois étapes: l'analyse de la documentation pertinente disponible, l'interprétation de photographies aériennes et les relevés ponctuels sur le terrain. L'analyse de la documentation a porté sur les rapports géologiques de Lebuïs (1975) et de Lasalle (1983). L'interprétation des photographies aériennes a été réalisée sur des photographies panchromatiques prises à l'échelle du 1:15 000.

2.2.3.3 Le substratum rocheux

Les zones rocheuses sont localisées sur la carte de connaissance du milieu physique à l'aide d'une trame. Ces zones représentent à la fois les secteurs où le roc affleure en surface et ceux où le socle est recouvert par une mince couche de sédiments meubles (principalement du till).

Le secteur d'étude présente deux zones rocheuses, l'une à l'extrémité ouest et l'autre à l'extrémité est. Ces zones forment le rebord du plateau.

2.2.3.4 Les sédiments meubles

Les sédiments meubles retrouvés dans la section à l'étude se regroupent en cinq classes granulométriques ou génétiques. Ce sont dans l'ordre stratigraphique, les colluvions, les silts argileux d'origine marine, les sables et graviers d'origine marine et/ou fluviale, les dépôts paludéens et les alluvions récentes.

Localisées sur le versant de la colline rocheuse sise à l'est de la zone d'étude, les colluvions se présentent sous forme d'un cône de déjection composé de sédiments hétérogènes provenant principalement du remaniement du substratum rocheux dans le rebord du plateau. L'inclinaison que prend ce cône atteint souvent une pente d'équilibre, c'est-à-dire la pente considérée comme étant à la limite de l'angle de repos naturel. Il en découle donc que les colluvions par leur stabilité précaire sont particulièrement sensibles à toute modification naturelle ou anthropique du milieu.

Les silts argileux couvrent la majeure partie de la zone d'étude. Ils sont généralement recouverts d'une couche de matériel granulaire exception faite du secteur de l'embranchement est du ruisseau Mongo où les silts argileux affleurent.

Les sédiments granulaires (principalement du gravier) affleurent dans la majeure partie de la plaine. Leur épaisseur varie en fonction de la position topographique des sédiments. Ainsi, en position de bas de versant, les graviers ne font qu'épouser la topographie contrôlée par le substratum rocheux. Dans la plaine proprement dite, les graviers peuvent atteindre des épaisseurs parfois considérables. Les sédiments granulaires présentent un seul élément morphologique à caractère dynamique qui le rend sensible à tout changement naturel ou anthropique du milieu. Il s'agit d'un ancien talus d'érosion fluvial qui se transforme en une falaise vive lorsqu'il longe la baie des Chaleurs. La falaise vive se caractérise par un escarpement d'environ 10 mètres de hauteur.

Les dépôts paludéens comprennent les tourbières et les marécages. Non différenciés dans cette étude, on les retrouve dans une vaste dépression sise juste à l'ouest du ruisseau Glenn. Les dépôts paludéens constituent des zones à très mauvais drainage et à très faible capacité portante.

Les alluvions sont des sédiments meubles récemment mis en place. Dans la zone d'étude, ils constituent la plaine inondable des ruisseaux Mongo et Glenn.

2.2.4 HYDROLOGIE

On retrouve deux cours d'eau verbalisés dans la zone d'étude: le ruisseau Mongo et le ruisseau Glenn. Ces ruisseaux prennent leur source dans les contreforts des monts Notre-Dame et ils s'écoulent directement dans l'estuaire de la rivière Ristigouche. Les eaux du ruisseau Mongo et celles d'un petit cours d'eau qui s'écoule à l'est de celui-ci se rejoignent à 150 m de leur embouchure commune. Les trois cours d'eau sont enjambés par la route 132 et par le chemin de fer du Canadien National. Les principales caractéristiques de ces trois ruisseaux, à la hauteur de la route 132, sont présentées au tableau V.

A l'instar de la plupart des rivières gaspésiennes, ces cours d'eau présentent un régime hydraulique torrentiel, c'est-à-dire que les variations de débit pourront être très importantes selon les périodes de l'année ou les conditions météorologiques locales. Par ailleurs, il faut noter que les

TABLEAU V

CARACTERISTIQUES DES COURS D'EAU VERBALISES DE LA ZONE D'ETUDE

NOM DU COURS D'EAU	LARGEUR (m)	PROFONDEUR (cm)	NATURE DU FOND	SUPERFICIE DU BASSIN VERSANT (km ²)	DEBIT MAX. (m ³ /s) PERIODE DE RECURRENCE	
					1 AN	25 ANS
RUISSEAU MONGO	3,5	30	Gravier et blocs	10,4	3,41	6,19
EMBRANCHEMENT EST DU RUISSEAU MONGO	2,0	20	Gravier et blocs	2,9	1,24	2,25
RUISSEAU GLENN	3,5	30	Gravier et blocs	13,1	-	-

niveaux printaniers pourront être beaucoup plus élevés que ceux qui correspondraient normalement aux débits estimés puisque ce type de cours d'eau présente généralement des problèmes d'embâcle.

2.2.5 HYDROGEOLOGIE

Il n'existe pas, dans la zone d'étude, de prise d'eau ou de puits alimentant un réseau d'utilisateurs; les résidents sont approvisionnés par des puits individuels.

2.3 MILIEU BIOLOGIQUE

La présente section fournit une description des caractéristiques biologiques du milieu. Elle se divise en quatre sous-sections traitant respectivement de la végétation terrestre, de la faune terrestre, de la faune aquatique et du milieu marin côtier. La carte de connaissance du milieu biologique est présentée au dossier cartographique, à la fin du rapport (figure 9).

2.3.1 VEGETATION TERRESTRE

Selon Rousseau (1974), la zone d'étude se localise dans une zone bioclimatique caractérisée par un nombre de degrés-jours situé entre 2 250 et 2 500. Cette zone est incluse par Grandtner (1966) dans le domaine climacique de l'érablière à bouleau jaune.

La cartographie de la végétation terrestre provient des cartes forestières à l'échelle du 1: 20 000 produites par le ministère de l'Energie et des Ressources du Québec. Ces cartes ont été effectuées à partir de photographies aériennes récentes (1981) à l'échelle du 1: 15 000 et les données ont été complétées à la suite d'une visite sur le terrain réalisée au cours du mois de décembre 1984. Le couvert forestier a été cartographié selon cinq grands groupements végétaux:

- . les érablières;
- . les cédrières;
- . les sapinières et les pessières;
- . les feuillus intolérants et les groupements mélangés (feuillus intolérants et sapins);
- . les boisés en régénération et les friches.

Dans l'ensemble, le couvert forestier de la zone d'étude a été grandement perturbé. En effet, le territoire est découpé par plusieurs corridors de transport: deux lignes de transport d'énergie électrique, une voie ferrée et la route 132. De plus, on retrouve quelques terres agricoles et les boisés résiduels ont subi des coupes forestières plus ou moins récentes. Les sapinières et les groupements de feuillus intolérants et mélangés sont donc abondants, principalement sur des dépôts de gravier.

On retrouve deux érablières dans la partie nord de la zone d'étude, elles croissent dans des zones bien drainées, sur des dépôts minces (moins de 1 m) sur roc. Selon l'information obtenue auprès des municipalités, ces érablières ne sont pas exploitées. Dans la dépression localisée au nord-est de la zone d'étude, un dépôt tourbeux supporte une cédrière et une pessièrre. Finalement, plusieurs terres en friche et quelques boisés en régénération se situent autour du noyau agricole, au centre de la zone d'étude.

En bordure du ruisseau Mongo et de son embranchement est, la végétation herbacée, arbustive et même arborescente est assez dense. Les principales espèces rencontrées sont le peuplier faux-tremble, l'aune, les épinettes blanche et noire et le bouleau blanc.

2.3.2 FAUNE TERRESTRE

Selon l'information obtenue auprès du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le cerf de Virginie et l'orignal sont susceptibles de fréquenter cette région du Québec, toutefois, aucun ravage n'a été identifié dans la zone d'étude. En effet, l'ensemble des activités humaines comme la circulation routière, la circulation ferroviaire et l'agriculture, de même que la présence de zones résidentielles contribuent à rendre ce secteur peu intéressant pour les ongulés par rapport à l'arrière-pays.

D'autre part, aucune colonie de castors n'a été identifiée lors de l'analyse des photographies aériennes (1981) à l'échelle du 1: 15 000. De plus, en milieu terrestre, aucun habitat d'intérêt pour la sauvagine n'est situé dans la zone d'étude. Quant au milieu marin, son utilisation par la sauvagine est discutée à la section 2.3.4.

Les boisés de la zone d'étude sont sans doute fréquentés par les petits mammifères comme le lièvre, les écureuils, la moufette, etc.

2.3.3 FAUNE AQUATIQUE

A la lumière des informations obtenues auprès des responsables du MLCP et à la suite de la visite sur le terrain effectuée en décembre 1984, il apparaît que les ruisseaux Mongo et Glenn ainsi que l'embranchement est du ruisseau Mongo offrent un habitat qui convient bien aux salmonidés. En effet, ces cours d'eau à régime torrentiel possèdent des eaux claires, froides, peu profondes et bien oxygénées, un profil offrant en alternance des zones rapides et des zones abritées et enfin, des fonds de gravier et de blocs qui fournissent des conditions adéquates autant pour l'alimentation que pour la reproduction ou le repos.

Ainsi, même s'il n'existe pas de donnée d'inventaire pour ces petits cours d'eau, il est probable qu'ils abritent des populations d'ombles de fontaine. De plus, il est possible qu'une partie de ces populations soit anadrome.

2.3.4 MILIEU MARIN CÔTIER

Le milieu marin côtier de la zone d'étude se caractérise par la présence d'une courte plage de sable et gravier, surmontée d'un talus ou d'une falaise. D'une manière générale, ce type de milieu présente une faible productivité pour la vie marine et pour la faune ailée. En ce qui concerne cette dernière ressource, la présence de vastes marécages en amont, dans l'estuaire de la rivière Ristigouche, fait en sorte que le secteur qui englobe la zone d'étude est relativement peu fréquenté par la faune avienne, tel que l'indiquent les résultats des inventaires réalisés par le Service canadien de la Faune (tableau VI).

TABLEAU VI

RESULTATS DES INVENTAIRES REALISES EN 1976-77 DANS LE SECTEUR
 POINTE-MIGUASHA/POINTE-A-LA-GARDE

	AUTOMNE 1976	HIVER 1977	PRINTEMPS 1977
CANARDS BARBOTEURS	300		9
BECS-SCIES	222		99
MORILLONS	8		
GARROTS	220	10	13
CANARDS KAKAWI	3		
EIDER			1
MACREUSES	434*		223
BERNACHES DU CANADA	160		17
OISEAUX DE RIVAGE	567		

* Cette valeur dépasse le seuil de 5% du total des observations effectuées dans la région

SOURCE: Service canadien de la Faune

2.4 MILIEU HUMAIN

La présente section de l'étude aborde les différents éléments du milieu humain qui caractérisent le tronçon de route analysé et dégage également les orientations générales d'aménagement qui prévalent sur ce territoire. Des éléments, tels le domaine bâti, l'agriculture, les ressources patrimoniales et autres, seront discutés plus particulièrement dans les textes qui suivent. La description et la localisation de ces éléments permettront ultérieurement une meilleure évaluation des répercussions du projet. L'ensemble des éléments est représenté à l'échelle du 1:5 000, sur la carte de connaissance du milieu humain, fournie au dossier cartographique à la fin du rapport (figure 10).

2.4.1 CONTEXTE REGIONAL

La route 132, qui ceinture toute la péninsule gaspésienne, constitue le principal axe routier de ce territoire et joue de ce fait une fonction importante au plan touristique. La côte sud de la Gaspésie, qui s'étend depuis Matapédia jusqu'à Port-Daniel, le long de la baie des Chaleurs, se caractérise par un peuplement relativement dispersé, formé d'une suite de petites localités, particulièrement concentrées en bordure de la route 132.

La configuration géographique de la péninsule et les différents types de mise en valeur ont contribué à ce mode de peuplement. Par ailleurs, la proximité d'une vaste étendue d'eau riche en ressources marines, de forêts denses et la nature des sols, d'origine généralement marine, ont permis des activités complémentaires (agriculture, pêche et exploitation forestière) qui ont assuré la survie de la population de ce territoire.

Le tronçon de la route 132, qui fait l'objet de la présente étude se situe à l'intérieur des limites de la municipalité d'Escuminac, qui couvre un territoire de 109 km². Cette municipalité est elle-même comprise dans le territoire de la municipalité régionale de comté d'Avignon, qui regroupe 14 municipalités.

Sur le plan démographique, la municipalité d'Escuminac présente un bilan négatif, étant en perte constante depuis 1971 (voir tableau VII). De fait, la population est passée de 727 personnes en 1971 à 652 personnes en 1981, soit une baisse de 75 personnes (-10,3%). Cette baisse était représentative du mouvement déjà amorcé au niveau du comté.

Quant au poids démographique de la municipalité par rapport à l'ensemble du comté, celui-ci est également en chute, passant de 1,74% à 1,61%.

2.4.2 UTILISATION DU SOL

2.4.2.1 Utilisation actuelle du sol

L'utilisation du sol, établie à partir des photographies aériennes de 1981 et fournie au tableau VIII, montre que le couvert forestier constitue un élément dominant, totalisant 55% de la superficie totale de la zone d'étude. Les terres en friche et les emprises de lignes de transport d'énergie viennent en seconde place, représentant 33,6% de la superficie totale. Les superficies restantes, telles que détaillées au tableau VIII, se répartissent au niveau de l'agriculture, du domaine bâti, des zones de villégiature et de bancs d'emprunt de matériaux.

Dans la zone d'étude, la structure cadastrale est conforme au modèle du rang (simple). Tous les lots compris dans ses limites sont perpendiculaires à la rivière Ristigouche et font partie de la seigneurie de Shoolbred. Quant à la tenure des terres, celle-ci est en général privée dans toute la zone d'étude.

2.4.2.2 Domaine bâti

L'inventaire du domaine bâti a été réalisé lors d'un relevé sur le terrain effectué au mois de décembre 1984. Ce relevé a permis d'une part, la mise à jour des bâtiments existants, qui s'avérera importante ultérieurement dans l'analyse et l'évaluation des diverses variantes possibles pour l'élimination de la traverse à niveau et, d'autre part, la détermination de l'affectation de chacun des bâtiments relevés. L'ensemble des bâtiments existants ont été représentés, selon leur fonction, sur la carte de connaissance du milieu humain, à l'échelle du 1: 5 000, fournie à la fin du rapport (figure 10).

TABLEAU VII

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE LA MUNICIPALITE D'ESCUMINAC ENTRE 1971 ET 1981

	1971	1976	% 1971-1976	1981	% 1976-1981
ESCUMINAC	727	674	- 7,29%	652	- 3,26%
BONAVENTURE (COMTE)	41 701	40 724	- 2,34%	40 487	- 0,58%
POIDS DEMOGRAPHIQUE DE LA MUNICIPALITE	1,74%	1,66%		1,61%	

SOURCE: Statistique Canada, recensements de 1971, 1976 et 1981 "Population"

TABLEAU VIII

UTILISATION ACTUELLE DU SOL DANS LA ZONE D'ETUDE

UTILISATION	SUPERFICIE (ha)	%
DOMAINE BATI	9,3	3,0%
AGRICULTURE	19,4	6,2%
BOISE	172,6	55,3%
INDUSTRIE	1,4	0,4%
VILLEGATURE	4,8	1,5%
AUTRES (FRICHE, EMPRISE, ETC)	104,8	33,6%
SUPERFICIE TOTALE DE LA ZONE	312,3	100,0%

La zone d'étude présente un milieu bâti qui se répartit de façon relativement régulière sur tout le parcours du tronçon de la route 132, avec une légère concentration à l'est, autour du bureau de poste actuel et de l'école, constituant le hameau d'Escuminac.

Une des caractéristiques de ce secteur est l'importance de la fonction villégiature, qui est presque aussi élevée en termes de bâtiments (29) que les habitations permanentes (34). Deux zones de villégiature distinctes ont été identifiées au sud-ouest de la zone d'étude et on y retrouve 24 des 29 résidences secondaires relevées. Outre les bâtiments résidentiels, on dénombre également une école et un bureau de poste. Le tableau IX présente la répartition de l'affectation des bâtiments.

Selon les renseignements obtenus, aucun réseau d'infrastructures municipales n'est présent dans la zone d'étude. L'alimentation en eau potable s'effectue par puits artésiens et chaque résidence doit posséder une fosse septique pour les eaux usées.

2.4.2.3 Domaine agricole

a) Profil agricole régional

Les sols bordant la baie des Chaleurs et ceux baignés par ses tributaires se prêtent bien à l'activité agricole en général. Par contre, certaines contraintes, tant climatiques (moins de 2 500 degrés-jours de croissance)(1) que topographiques, ont limité l'expansion et la pratique de cette activité sur la Côte sud. La présence d'un couvert forestier important et d'une vaste étendue d'eau a par ailleurs favorisé la complémentarité dans l'exploitation des ressources.

Le nombre de fermes dans le comté de Bonaventure a connu une certaine variation entre 1971 et 1981, tel que le montre le tableau X. Leur nombre, qui était de 271 en 1971, est passé à 248 en 1976, puis à 311 en 1981. Par ailleurs, il ressort de ces données que la production laitière, qui a longtemps été en tête de file de l'activité agricole, n'a pas suivi le mouvement général et est plutôt en décroissance. Des 125 fermes laitières recensées en 1971, il n'en demeure plus que 85 en 1981. Par contre, un mouvement contraire semble marquer le secteur bovin, puisque le nombre de fermes produc-

(1) Correspond à ce qui est requis pour la culture du maïs-grain.

TABLEAU IX

AFFECTATION DES BATIMENTS DANS LA ZONE D'ETUDE

TYPE	NOMBRE
RESIDENCE UNIFAMILIALE	34
RESIDENCE BIFAMILIALE	1
RESIDENCE SECONDAIRE (CHALETS)	29
MAISON MOBILE	2
BATIMENT PUBLIC	1
BATIMENT INSTITUTIONNEL	1
BATIMENTS SECONDAIRES (GARAGE, REMISE, GRANGE)	27
NOMBRE TOTAL DE BATIMENTS	95

TABLEAU X

EVOLUTION DES FERMES, SELON LE GENRE DE PRODUIT, ENTRE 1971
ET 1981 DANS LE COMTE DE BONAVENTURE

GENRE DU PRODUIT (FERMES)	1971	1976	1981
LAITIERES	125	108	85
BOVINS	41	63	139
PORCS	-	-	3
VOLAILLES	8	2	6
BLE	-	-	-
MENUS GRAINS	-	5	6
GRANDES CULTURES	12	29	18
FRUITS ET LEGUMES	2	6	5
SPECIALITES DIVERSES(1)	1	7	36
DIVERSIFIEES	61	28	13
FORESTIERES	21	-	-
NOMBRE TOTAL DE FERMES(2)	271	248	311

SOURCES: - Statistique Canada, recensement de 1976, catalogue
96-805
- Statistique Canada, recensement de 1981, catalogue
96-906

- (1) Vente de serres et de pépinières, ferme produisant du miel, produits de l'érable, animaux à fourrure, etc.
(2) Fermes déclarant des ventes de 2 500\$ et plus.

trices de bovins a presque triplé entre 1971 et 1981, leur nombre passant de 41 en 1971 à 139 en 1981. Ces chiffres sont révélateurs, puisqu'on peut supposer qu'un certain transfert s'est produit au niveau de la vocation des fermes, entre autres fermes laitières et bovines.

Quant au nombre total de fermes de recensement présentes dans le comté (tableau XI), on constate une variation très importante entre les années 1971 et 1981. Un des facteurs explicatifs de cette variation est le changement apporté à la définition d'une ferme de recensement(1) au cours des différents recensements fédéraux. Cette définition, associée à un montant de ventes de produits agricoles, a varié de telle sorte qu'un nombre de fermes marginales ayant été recensées en 1971, ne l'ont pas été en 1976, pour l'être partiellement en 1981. Par ailleurs, d'autres facteurs peuvent expliquer ces variations: on peut parler de l'accroissement d'une agriculture sans sol et de l'inflation qui a marqué surtout la période de 1976-1981.

La consultation des données statistiques sur l'utilisation actuelle des terres démontre que les superficies dans le comté ont suivi le même mouvement. Tel qu'il est montré au tableau XI, le bilan agricole pour le comté de Bonaventure entre 1976 et 1981 est positif; on y note des accroissements à tous les niveaux. Ainsi les superficies en culture se sont accrues de 15%, soit un gain de 1 931 hectares. De manière générale, les superficies améliorées se sont accrues de 20,2%, alors que les superficies non améliorées ont augmenté de 4,3%. Ces statistiques doivent cependant être interprétées avec prudence.

L'analyse des données statistiques relatives à l'utilisation agricole détaillée dans la municipalité est également très révélatrice. En référence au tableau XII, et en comparaison au tableau XI, on remarque que le profil général de l'utilisation agricole des terres suit, à quelques exceptions, la même tendance que celle de l'ensemble du comté. Cette tendance peut se résumer de la manière suivante:

(1) On entendait en 1971 par ferme de recensement, une exploitation dont les ventes de produits agricoles s'élevaient à 50\$ et plus, alors qu'en 1976 et 1981, on considérait une exploitation dont les ventes s'élevaient respectivement à 1 200\$ et plus, et 250\$ et plus.

TABLEAU XI

EVOLUTION DE L'UTILISATION AGRICOLE DES TERRES DANS LE COMTE DE BONAVENTURE ENTRE 1971 ET 1981

	1971	1976	1981	VARIATION 1976-1981	
				ABSOLUE	%
NOMBRE TOTAL DE FERMES DE RECENSEMENT	792	402	477	+ 75	+ 18,7%
UTILISATION DE LA TERRE (HA)					
. SUPERFICIE AMELIOREE (TOTAL)	24 223	17 879	21 492	+ 3 613	+ 20,2%
- EN CULTURE	15 340	12 850	14 781	+ 1 931	+ 15,0%
- JACHERES	253	59	970	+ 911	+ 1 544,0%
- PATURAGE	6 340	4 280	4 403	+ 123	+ 2,9%
- AUTRES	2 290	690	1 337	+ 647	+ 93,8%
. SUPERFICIE NON AMELIOREE (TOTAL)	32 675	22 260	23 222	+ 962	+ 4,3%
- TERRE A BOIS	28 496	20 060	20 204	+ 144	+ 0,7%
- AUTRES	4 179	2 199	3 017	+ 818	+ 37,2%
TOTAL	56 898	40 139	44 714	+ 4 575	+ 11,4%

SOURCE: Statistique Canada, recensements de 1971, 1976 et 1981 "Agriculture"

TABLEAU XII

EVOLUTION DE L'UTILISATION AGRICOLE DES TERRES DANS LA MUNI-
CIPALITE D'ESCUMINAC ENTRE 1971 ET 1981

	1971	1976(1)	1981
NOMBRE DE FERMES DE RECENSEMENT	29	11	17
UTILISATION DE LA TERRE (HA)			
. SUPERFICIE AMELIOREE (TOTAL)	948	472	590
- EN CULTURE	621	341	421
- JACHERES	6	9	16
- PATURAGE	89	114	127
- AUTRES	232	8	26
. SUPERFICIE NON AMELIOREE (TOTAL)	1 488	505	1 022
- TERRES A BOIS	1 252	488	860
- AUTRES	236	57	162

(1) En 1976, les données de 2 fermes de Pointe-à-la-Croix sont comprises dans Escuminac

SOURCE: Statistique Canada, recensements de 1971, 1976, 1981

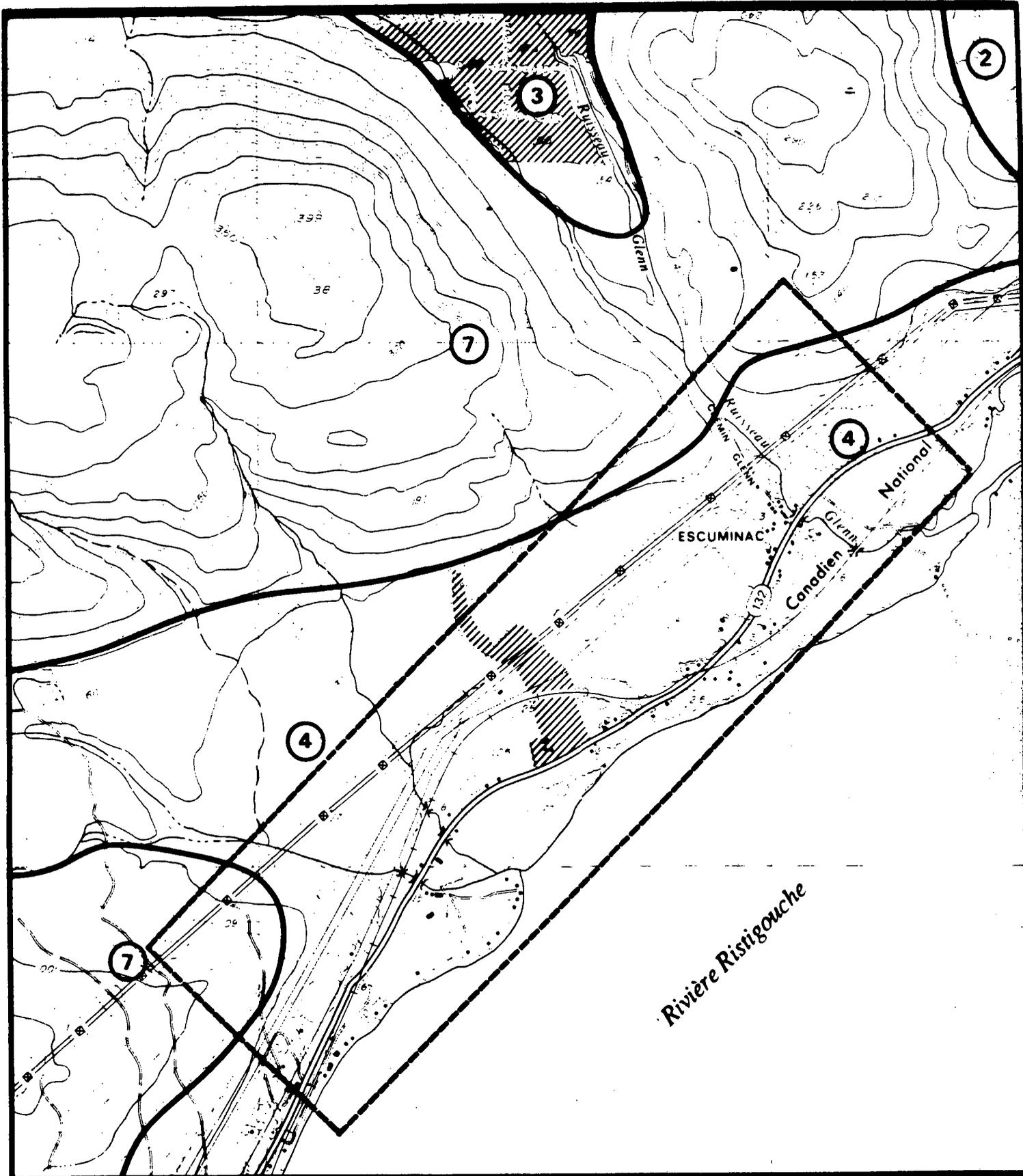
- . forte diminution des superficies améliorées totales entre 1971 et 1976, puis relèvement léger entre 1976 et 1981;
- . même phénomène au niveau des terres en culture;
- . forte diminution des superficies non utilisées;
- . forte diminution des superficies non améliorées totales entre 1971 et 1976, puis relèvement significatif entre 1976 et 1981;
- . enfin, augmentation constante des superficies affectées aux jachères et aux pâturages.

Ce phénomène général, mis en relation avec l'évolution de la répartition entre les exploitations laitières et bovines, peut s'expliquer par l'intensification des rendements sur les terres en culture des fermes laitières, alors qu'en parallèle une utilisation accrue des terres pour la production bovine se traduit par une augmentation des pâturages améliorés.

b) Possibilités agricoles des sols

Selon les cartes des possibilités agricoles des sols, publiées par l'Inventaire des terres du Canada (1:50 000), la zone d'étude présente une diversité de classes de possibilités. D'une part, l'arrière-pays montagneux, ainsi qu'une portion à l'ouest, sont constitués de sols de classe 7, inutilisables pour la culture. Une exception se présente cependant dans la vallée du ruisseau Glenn, où les sols, bien drainés par ce ruisseau, sont de classe 3, c'est-à-dire comportant des limitations modérément graves, que ce soit au niveau du choix des cultures, de l'ensemencement et de la moisson, du temps et de la facilité d'exécution des travaux de préparation du sol, qui restreignent le choix des cultures. Leur productivité varie donc de passable à modérément élevée pour un assez grand choix de cultures. Quant à la bande littorale, comprenant une partie au nord de la route 132 actuelle, elle présente des sols à prédominance de classe 4. Les sols de cette catégorie comportent généralement de graves limitations; ceux-ci sont peu productifs ou d'une productivité passable pour un choix étendu de cultures.

La figure 4 illustre les limites approximatives de ces diverses classes de possibilités.



Source du fond de plan: M.E.R. 1979

ECHELLE 1 20 000



N° de projet: 4313 0000

Equidistance des courbes de niveau: 10 mètres

Terre agricole cultivée

Limite des classes de potentiel

Classe de potentiel

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Étude d'impact

**Élimination des passages
à niveau sur la route 132,
entre la rivière Nouvelle
et Oak-Bay
Tronçon Escuminac**

**Possibilités
agricoles des sols**

figure

4

ROCHE

c) Caractérisation du milieu agricole

L'inventaire des terres agricoles dans la zone d'étude a été réalisé avec les photographies aériennes à l'échelle du 1: 15 000, datant de 1981. Une mise à jour a été effectuée suite à une visite sur le terrain en octobre 1985.

Les terres agricoles ont été représentées sur deux cartes. Dans un premier temps, la carte de connaissance du milieu humain, à l'échelle du 1: 5 000, montre l'utilisation générale de la zone d'étude. Dans un second temps, l'étendue des terres agricoles a été présentée sur une carte à l'échelle du 1: 20 000 (figure 4).

La zone d'étude ne compte qu'une exploitation agricole qui utilise à des fins agricoles une superficie totale de 14,13 ha, soit 10,21 ha possédés sur le lot 247 et 3,92 ha loués sur le lot 248 de la Seigneurie de Shoolbred.

L'utilisation agricole de la terre est partagée à peu près également entre la production de fourrages et le pâturage des moutons. Environ 1,61 ha d'abattis (pâturages naturels) sont inclus dans les superficies en pâturage. Les terres louées sont principalement utilisées pour le pâturage, alors que les meilleurs sols possédés sont utilisés pour la production fourragère en rotation avec les pâturages.

Une voie ferrée du Canadien National isole présentement 8,50 ha du côté nord, soit 60% de la ferme. De cette superficie, 2,32 ha sont loués et 6,18 ha sont possédés.

Outre la ferme qui fait l'objet de cette étude, le propriétaire possède également une autre ferme à Escuminac-Nord. Cette dernière compterait 24 ha en culture et en pâturage.

L'exploitation animale est orientée vers la production de viande d'agneau. Le troupeau compte quelque 130 brebis croisées et pures (Oxford) réparties sur les deux fermes. Ainsi, la ferme située dans la zone d'étude compterait 65 brebis. Lors de l'inventaire, ce producteur a déclaré qu'il désirait augmenter progressivement son troupeau jusqu'à 300 brebis dans les années à venir. Toutefois, une telle augmentation du nombre de brebis devra nécessairement s'accompagner d'une augmentation de la superficie en culture, celle-ci étant insuffisante pour un tel troupeau.

La régie du troupeau est faite selon le système d'élevage conventionnel sur pâturage: les brebis sont gardées en bergerie durant l'hiver; l'été, brebis et agneaux ont accès au pâturage. Cette pratique minimise les coûts de production et la main-d'oeuvre, et laisse à ce producteur la possibilité de gagner un revenu de source extérieure. Mentionnons à ce chapitre que le seuil de rentabilité d'une exploitation ovine théorique est atteint avec un troupeau comptant au-delà de 300 brebis.

Enfin, en raison de la pression exercée par les prédateurs dans la région (coyote et chien errant), le troupeau doit être engrangé tous les soirs. Ainsi, lorsque les pâturages du côté nord de la ferme sont utilisés, le producteur doit traverser la voie ferrée deux fois par jour avec son troupeau.

Il faut noter qu'on retrouve dans la zone d'étude plusieurs grands terrains privés qui font l'objet de coupes d'entretien plus ou moins régulières. Ces terrains ne sont toutefois pas considérés comme étant des terres agricoles cultivées.

d) Zone agricole

Aucune portion du territoire couvert par la zone d'étude n'est située dans la zone agricole, définie en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole décrétee le 19 juin 1981 pour la région de la Gaspésie.

2.4.2.4 Projets municipaux, gouvernementaux et privés

Selon les renseignements obtenus auprès de la municipalité d'Escuminac et de la municipalité régionale de comté (M.R.C.) Avignon, aucun projet d'envergure n'est prévu à court et à moyen termes dans la zone étudiée.

2.4.2.5 Orientations de développement

La municipalité d'Escuminac ne possède présentement aucun plan de zonage, réglementant les usages autorisés sur son territoire. Le règlement de contrôle intérimaire, adopté par la municipalité régionale de comté, est actuellement appliqué sur le territoire jusqu'à l'adoption du schéma d'aménagement définitif. Ce règlement permet ainsi de contrôler les nouvelles constructions, les utilisations du sol, etc. Cependant, dans ce règlement, aucune restriction ne touche les transports routiers.

La Municipalité régionale de comté (M.R.C.) Avignon, dont fait partie Escuminac, a déjà amorcé son schéma d'aménagement et la version de consultation du schéma d'aménagement a été adoptée le 16 décembre 1986.

Il importe de mentionner que la réfection de la route 132 entre Oak-Bay et Nouvelle fait l'objet d'une recommandation du schéma d'aménagement. Il faut également noter que la zone d'étude ne fait l'objet d'aucune recommandation spécifique et qu'elle est incluse dans une zone péri-urbaine où les usages autorisés par les réglementations municipales peuvent être résidentiel, commercial, forestier, agricole, industriel relié à la ressource ou récréo-touristique.

2.4.2.6 Tourisme

La route 132 est à l'heure actuelle un axe touristique important, puisqu'il est de fait le seul axe régional donnant accès à l'ensemble de la péninsule gaspésienne qui recèle d'un potentiel touristique intéressant, vu la diversité de ses attraits. Cette fonction lui fut confirmée d'ailleurs dans le cadre du plan général de développement du tourisme au Québec, élaboré par le gouvernement du Québec, lequel rendait compte de l'importance relative des circuits, pôles et zones touristiques. Elaboré dans le cadre de la Loi sur l'aide au développement touristique(1), ce plan reconnaissait la route 132 comme un circuit touristique international et cette reconnaissance donnait droit à des subventions diverses pour le développement touristique. Des amendements récents à la Loi(2) ont cependant donné moins d'importance à ce plan général de développement; les projets à caractère touristique sont maintenant jugés selon leur mérite et peuvent se situer hors de ces circuits, pôles et zones touristiques tout en bénéficiant, de la même façon, de subventions.

(1) Gouvernement du Québec, Règlement concernant l'aide au développement touristique, A.C. 3033-79, 7 novembre 1979, Annexe B.

(2) Gouvernement du Québec, Loi sur l'aide au développement touristique, L.R.Q., chap. A-13-1, 22 juin 1983 et Gouvernement du Québec, Règlement sur l'aide au développement touristique, décret 1791-83, 1er septembre 1983.

Par contre, il importe de souligner qu'une étude sur la stratégie du développement touristique du Bas Saint-Laurent-Gaspésie est actuellement en cours de réalisation. D'après les analyses préliminaires, des zones d'interventions privilégiées ont été identifiées sur la péninsule gaspésienne, dont une s'étendant de Matapédia à Maria. De même, dans le cadre de cette étude, plusieurs projets issus du milieu ont également été identifiés; aucun d'entre eux ne se localise cependant à l'intérieur de la zone étudiée.

2.4.2.7 Gravière

Une seule gravière a été relevée dans la zone d'étude. Elle se localise au nord-est de la zone, sur les lots 239 et 240 (seigneurie de Shoolbred). Cette dernière couvre une superficie de l'ordre de 1,4 hectare.

2.4.2.8 Activités forestières

Une aire d'entreposage de bois (lots 238 et 239) est présente au sud-est de la zone d'étude, en bordure de la baie des Chaleurs. Cette aire est associée à des opérations de manutention qui s'effectuent dans le but d'expédier le bois coupé vers des usines.

Le bois est jeté à l'eau et maintenu en place à l'aide d'estacades.

2.4.3 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION

2.4.3.1 Corridors de transport d'énergie

La zone d'étude est coupée au nord de la route 132 par deux corridors de transport d'énergie composés de lignes 230 kV. La ligne située au nord est sur pylônes métalliques alors que l'autre est sur deux séries de portiques de bois. Ces lignes qui parcourent la zone dans une orientation générale est-ouest prennent dans sa partie ouest des orientations différentes. Elles relient les postes Matapédia et Cascapédia (New-Richmond).

2.4.3.2 Réseau ferroviaire

Une voie ferrée (Canadien National) traverse également la zone d'étude d'est en ouest et coupe la route 132 à deux

reprises: une fois dans la partie ouest de la zone d'étude, et une autre fois, à l'approche du hameau d'Escuminac.

2.4.4 RESSOURCES PATRIMONIALES

2.4.4.1 Patrimoine bâti

L'identification d'éventuels éléments patrimoniaux s'est faite à partir de la documentation existante au ministère des Affaires culturelles du Québec, dont notamment les macro-inventaires ethnologique et aérien, l'analyse du paysage architectural du comté de Bonaventure et la cartographie des données du macro-inventaire.

La zone d'étude ne recèle aucun monument ou site historique classé ou reconnu. De plus, malgré une colonisation à caractère agricole entreprise sur le territoire au siècle dernier et une exploitation forestière mise de l'avant dans la région dès la fin du XIX^e siècle, aucun témoin architectural ou autre élément patrimonial d'intérêt n'est présent.

Il est à noter cependant que les diverses données du macro-inventaire révélaient la présence fort intéressante d'une maison en pièce sur pièce, un peu plus à l'ouest du village d'Escuminac, à l'extérieur de la zone d'étude. Après vérification, il s'avère que la Société historique Machault, qui oeuvre sur le territoire, s'est portée acquéreur du bâtiment et l'a déménagé, à l'automne 1983, sur le site d'une halte routière provinciale à Pointe-à-la-Croix. Désormais mise en valeur, cette maison sert à des fins touristique et culturelle.

Précisons également que la zone Escuminac fait partie du territoire étudié par la Société historique ci-haut mentionnée. Ce groupe de travail a pour mission d'identifier de façon systématique les ressources patrimoniales et historiques de cette partie de la Gaspésie et aucun site d'intérêt n'a été relevé dans la zone d'étude.

2.4.4.2 Archéologie

Le potentiel archéologique n'apparaît pas comme une résistance au passage de la route puisque si le potentiel s'avère positif, des sondages et des fouilles sont effectués

avant la construction. Pour cette raison, il a été jugé préférable d'effectuer la détermination du potentiel archéologique uniquement pour l'emprise du tracé retenu. Ces renseignements apparaissent donc dans la section traitant de l'analyse d'impact (5.2.2.5).

2.5 MILIEU VISUEL

L'inventaire du milieu visuel vise à identifier les paysages qui caractérisent la zone d'étude et à en analyser les principales composantes. Cette étude a également pour but de déterminer le degré de perceptibilité visuelle du paysage à partir des principaux axes routiers, ainsi qu'à partir des diverses zones d'observation (habitat rural, zone de villégiature etc...).

2.5.1 METHODE

La méthode retenue pour cet inventaire comporte deux étapes. La première consiste à identifier le ou les types de paysages compris à l'intérieur de la zone d'étude. La deuxième étape, pour sa part, permet d'identifier et d'analyser les éléments du paysage ainsi que les caractéristiques visuelles dominantes de la zone d'étude. Cette partie de l'inventaire vise à préciser davantage l'intérêt visuel des paysages et leur degré de perceptibilité qui est fonction du nombre d'observateurs (fixe et mobile), des écrans et des ouvertures visuelles ainsi que de la profondeur et de la composition des champs visuels selon les différents plans (avant-plan, plan intermédiaire, arrière-plan).

A partir de ces éléments d'inventaire et d'analyse, une évaluation du potentiel visuel de la zone d'étude a été réalisée afin, d'une part, d'identifier les secteurs de grand intérêt visuel et, d'autre part, de préciser la capacité d'absorption du milieu, c'est-à-dire son aptitude à intégrer un changement dans ses caractéristiques visuelles. Cette évaluation est fonction du type et du nombre d'observateurs ainsi que de la composition des champs visuels.

La figure 5 permet de visualiser les éléments retenus au niveau de l'inventaire.

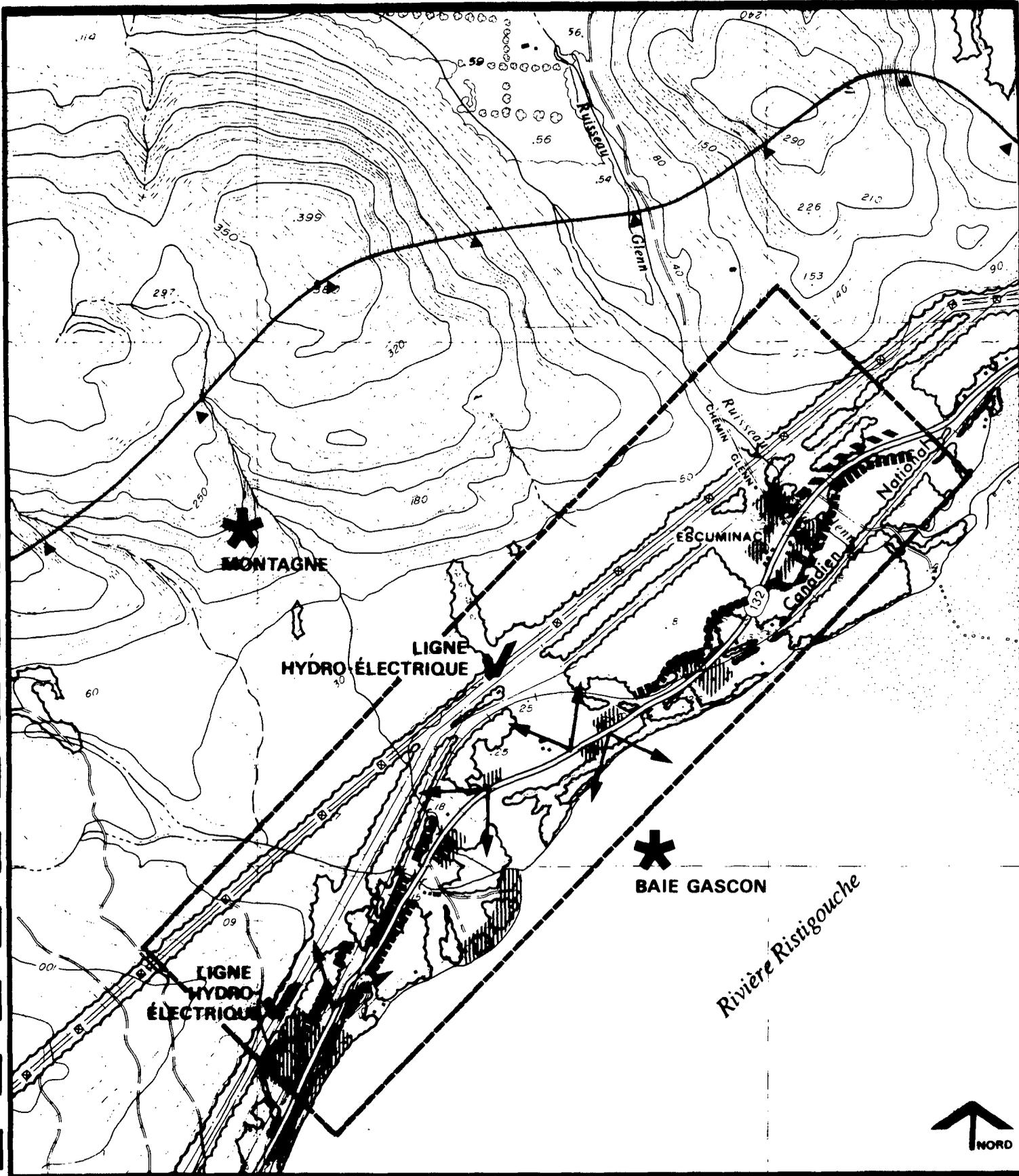
2.5.2 CARACTERISTIQUES VISUELLES ET PAYSAGE PERCU A PARTIR DE LA ROUTE 132

Dans l'ensemble, la zone d'étude est caractérisée par un paysage côtier dont la topographie en pente est orientée dans l'axe nord-sud. Le tracé actuel de la route 132 permet à certains endroits de vastes dégagements visuels en direction de la baie d'Escuminac alors qu'en d'autres endroits les boisés limitent le champ d'accès visuel à l'avant-plan de part et d'autre de la route.

Les zones d'observation regroupant des observateurs permanents et constituées par le domaine bâti sont localisées en bordure de la route 132 de façon dispersée tout au long du parcours. Deux points de vue sont localisés dans l'axe de la route à l'ouest de la zone d'étude et offrent une percée visuelle en direction des montagnes à l'arrière-plan. Deux autres points de vue localisés au centre de la zone d'étude offrent un panorama en direction de la baie d'Escuminac et des montagnes.

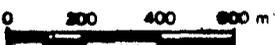
Les points d'intérêt dominant sont constitués par la baie Gascon et la formation montagneuse. Les points de dégradation visuelle sont représentés par les deux lignes de transport d'énergie. Toutefois, ces dernières sont peu perceptibles à partir de la route et des diverses zones d'observation.

La composition générale de la zone d'étude permet de situer l'intérêt visuel dans la portion sud de la route, aux endroits où il est possible de découvrir un panorama en direction de la baie d'Escuminac. Ces secteurs de grande accessibilité visuelle où le paysage présente un intérêt visuel et où il y a plusieurs observateurs fixes ou mobiles, offrent une faible capacité d'absorption. Ils sont localisés plus spécifiquement au centre du tronçon de l'étude. La portion située au nord de la route regroupe peu d'observateurs et elle est généralement peu accessible visuellement à cause des boisés en bordure de la route, ce qui lui confère une forte capacité d'absorption.



Source du fond de plan: M.E.R. 1979

ECHELLE 1 20 000



N° de projet 4313 0000

Equidistance des courbes de niveau 10 mètres

ROCHE

▼ ▼ Limite d'accès visuel

||||| Zone d'observation

☁ Limite des boisés

▬▬▬ Écran opaque

▬▬▬ Écran intermittent

▽ Point de vue

✱ Point d'intérêt

♣ Point de dégradation

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

Étude d'impact

Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
Tronçon Escuminac

Milieu visuel

figure

5

2.6 CLIMAT SONORE

Cette section vise essentiellement à décrire les aspects relativement quantifiables se rapportant au climat sonore des résidents de la zone à l'étude.

La route 132 étant le principal axe de circulation dans ce secteur, elle constitue donc la principale source linéaire de bruit dans la zone d'étude. En ce sens, une approche théorique(1) supposant un débit JME de 2700 véhicules, constitué à 20% de poids lourds et circulant à 90 km/h indique que, dans la zone qui s'étend entre les deux traverses à niveau (dans les limites du tracé retenu qui est illustré sur la figure 9), une résidence se localise dans une zone fortement perturbée(2), 8 résidences sont dans une zone moyennement perturbée, 9 résidences sont dans une zone faiblement perturbée et enfin, quatre résidences sont localisées dans une zone acceptable. Les calculs théoriques indiquent que l'isophone 55 dB(A) se situe à 58 m de la ligne de centre alors que les isophones 60 et 65 se localisent respectivement à 26,5 m et 11,8 m de la ligne de centre.

(1) La méthode utilisée est celle qui est présentée par la Société Centrale d'Hypothèque et de Logement dans "Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation" (LNH-5183 82/02).

(2) Le climat sonore est établi à partir de la grille suivante:

ZONE DE CLIMAT SONORE	NIVEAU DE BRUIT EN dB(A) Leq 24 HEURES
Fortement perturbée	Supérieur ou égal à 65 dB(A)
Moyennement perturbée	Supérieur à 60 dB(A) et inférieur à 65 dB(A)
Faiblement perturbée	Supérieur à 55 dB(A) et inférieur ou égal à 60 dB(A)
Acceptable	Inférieur ou égal à 55 dB(A)

3.0 ÉTUDE DE TRACÉ

L'étude de tracé a pour objectifs d'une part, l'élaboration de variantes de tracé dans les cas où le tracé de référence soulève une problématique environnementale importante et d'autre part, l'identification du tracé optimal sur la base de l'analyse des principaux impacts sur l'environnement et des implications technico-économiques.

3.1 METHODE

A partir de la connaissance générale du milieu et sur la base de l'expérience acquise dans l'étude de cas comparables, une liste des éléments sensibles, c'est-à-dire des éléments susceptibles de générer une problématique environnementale a été établie et elle est fournie au tableau XIII. Cette liste, qui couvre à la fois les domaines biophysique et humain, rassemble à toutes fins utiles tous les facteurs décisionnels permettant de déterminer si un tracé est acceptable sur le plan environnemental ou, au contraire, si la recherche d'une variante est justifiée.

L'analyse préliminaire du tracé de référence constitue le point de départ de l'approche méthodologique retenue. Cette analyse consiste essentiellement à confronter le tracé de référence avec la cartographie des éléments susceptibles de générer une problématique environnementale. Ainsi, si le tracé de référence ne rencontre aucun des éléments sensibles identifiés dans la zone d'étude, il est retenu et l'analyse des impacts est effectuée sur ce seul tracé. Par contre, si le tracé de référence soulève une problématique environnementale importante même après l'application des principales mesures susceptibles de mitiger cette problématique, la re-

TABLEAU XIII

IDENTIFICATION DES ELEMENTS SENSIBLES SUSCEPTIBLES DE GENERER UNE PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

ELEMENT	PROBLEMATIQUE ASSOCIEE
PENTES DE PLUS DE 30% ET FALAISES VIVES	Le passage de routes dans ces zones peut engendrer des problèmes d'instabilité qui, à leur tour, se répercuteront sur les milieux biologique, humain ou visuel (éboulements, glissements, érosion accrue et augmentation de la turbidité dans les cours d'eau etc.).
ZONES MARECAGEUSES COTIERES	L'altération de ces zones peut constituer un problème important compte tenu de la rareté de ce type de milieu sur la côte sud de la Gaspésie.
MILIEU BATI.	<p>L'expropriation de résidences permanentes, de commerces et de bâtiments institutionnels et publics peut constituer un problème important qui affectera d'une part la structure du milieu bâti et d'autre part, le sentiment d'appartenance à une communauté pour les résidents touchés. L'activité économique locale ou régionale peut également être touchée.</p> <p>D'autre part, la mise en place d'une nouvelle infrastructure à proximité du milieu bâti ou le rapprochement d'une infrastructure existante peut comporter des problèmes graves sur les plans visuel et sonore en affectant la qualité de vie des résidents.</p>
ZONES INDUSTRIELLES	L'empiétement dans une zone industrielle peut constituer un problème important qui affectera éventuellement l'activité économique locale ou régionale.

TABLEAU XIII

IDENTIFICATION DES ELEMENTS SENSIBLES SUSCEPTIBLES DE GENERER UNE PROBLEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE (SUITE)

ELEMENT	PROBLEMATIQUE ASSOCIEE
ZONES AGRICOLES CULTIVEES	L'empiétement dans une zone agricole cultivée peut constituer un problème important compte tenu de la rareté de cette ressource en Gaspésie. En ce sens, l'empiétement dans une terre cultivée incluse dans le zonage agricole constitue un problème relativement plus important compte tenu du fait que la valeur de la terre en fonction du patrimoine agricole québécois a été sanctionnée en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole.
ELEMENT D'INTERET PATRIMONIAL	L'altération d'un élément patrimonial peut constituer un problème important qui affectera une portion du patrimoine culturel gaspésien et, éventuellement, un attrait touristique local.

cherche d'une alternative est amorcée. Pour être alors retenue, une variante devra être techniquement et économiquement réalisable et elle devra apporter une solution significative au problème soulevé par le tracé de référence, même si elle contribue à soulever une nouvelle problématique. Dans ce dernier cas, une troisième variante pourra à son tour être considérée et elle ne sera retenue que si elle peut réduire significativement l'ampleur des problèmes associés aux deux premiers tracés et ainsi de suite jusqu'à l'épuisement de toutes les possibilités.

Les variantes retenues pour une étude plus élaborée sont donc toujours significativement meilleures que les précédentes en ce qui a trait à au moins un des éléments sensibles identifiés dans la zone d'étude. Ainsi, en évitant la génération de tracés qui s'apparentent beaucoup les uns aux autres, l'approche méthodologique privilégiée ici permet de choisir la meilleure parmi des variantes qui se démarquent bien sur le plan des problématiques qu'elles soulèvent.

S'il y a lieu, l'analyse comparative des variantes retenues et le choix d'un tracé optimal s'effectuent sur la base des répercussions importantes qui persisteront suite à l'application des mesures correctives destinées à amoindrir les effets négatifs de chacun des tracés. Cette analyse est faite à l'aide d'un tableau présentant, pour chaque tracé, les impacts et les mesures de mitigation en se limitant à ceux qui sont importants et/ou discriminants et en négligeant délibérément les impacts faibles et ceux qui sont reliés à tous les tracés.

3.2 ETUDE DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE

La figure 11 présente le tracé de référence, introduit à la section 1.3 du présent document ainsi que la localisation de tous les éléments sensibles identifiés dans la zone d'étude.

L'examen de cette carte indique clairement que le tracé de référence soulève plusieurs problématiques environnementales.

En premier lieu, le tracé entraîne l'expropriation d'une résidence à l'extrémité ouest de la zone d'étude. Il faut

toutefois noter que cette propriété n'est pas habitée à l'année et qu'elle pourrait probablement être relocalisée sur le même lot.

Deuxièmement, toujours à l'extrémité ouest du projet, le tracé traverse une zone à forte pente pour éviter le passage à niveau. Cette zone est cependant constituée de gravier sur roc et elle présente peu de risques d'instabilité suite à la mise en application des mesures de protection d'usage.

Enfin, le tracé sectionne une terre agricole cultivée. Le propriétaire est un producteur ovin (150 têtes) qui utilise l'ensemble de ses terres à des fins de pâturage et de production de fourrage, en alternance.

Ce dernier impact est de loin le plus important à être soulevé par le tracé de référence. Les problèmes sont liés à l'empiètement (1,15 ha) et surtout au sectionnement de l'exploitation par la route, qui complique les déplacements quotidiens du troupeau. Ce genre de problème peut généralement être mitigé de façon satisfaisante par l'application de différentes mesures, telles que des ajustements au mode de production, la mise en place d'un passage agricole, l'achat de terres contigües, la construction d'un nouveau bâtiment, etc. Néanmoins, nous considérons que cette problématique vaut qu'on examine un peu plus en détails les avantages et inconvénients des autres solutions possibles pour l'élimination des traverses à niveau nos. 15 et 16.

3.3 RECHERCHE D'UNE VARIANTE

Tel que présenté à la section 1.2, toute solution visant à suivre de plus près l'axe actuel et impliquant la construction de deux structures (viaduc ou tunnel) paraît, à prime abord, moins intéressante que le tracé de référence, ceci surtout en raison des coûts, qui seraient supérieurs d'environ un million de dollars à ceux du tracé de référence.

La figure 11 fournit une description des variantes qui ont été examinées dans le cadre de la présente étude. A la traverse ouest (no. 15), une variante prévoit le passage de

la route 132 au-dessus de la voie ferrée. Pour ce faire, le tracé envisagé venant de l'ouest bifurque légèrement vers la gauche, c'est-à-dire vers la montagne, avant de retourner vers la droite pour croiser le chemin de fer et ensuite retourner vers la gauche pour rejoindre la route existante.

La structure au-dessus du chemin de fer, suivant cet axe, aurait une longueur d'environ 120 mètres (400') au coût approximatif de 1 000 000 \$. L'angle de croisement est de l'ordre de 30°: il est difficile d'obtenir un angle plus grand permettant de réduire la longueur de la structure, par le fait que la route actuelle suit de trop près la voie ferrée.

Au coût de la structure, il faut ajouter celui des approches, ainsi que celui d'une petite route de desserte du côté sud qu'il faut prolonger jusqu'à la base des approches, pour un coût global minimum de 1 400 000 \$. Il ne paraît pas possible de passer sous la voie ferrée à cet endroit.

A la traverse située à l'est (no. 16), deux possibilités ont été examinées: l'une consiste à faire passer la nouvelle route au-dessus de la voie ferrée à environ 350 mètres à l'ouest de la traverse à niveau existante, alors que l'autre possibilité suit davantage la route existante, en passant toutefois en-dessous de la voie ferrée. Dans ce dernier cas, il faudrait cependant rehausser la voie ferrée sur une longueur d'environ 900 mètres.

La première variante donne une structure d'environ 65 mètres de longueur pour un coût approximatif de 570 000 \$. A cela, il faut ajouter le coût des approches, qui est de l'ordre de 600 000 \$, ce qui donne un coût total de 1 200 000 \$ pour cette variante qui force quand même à conserver près d'un kilomètre de l'ancienne route ainsi que la traverse à niveau actuelle.

La deuxième variante, plus près de l'axe de la route actuelle coûterait 1 250 000 \$, dont 450 000 \$ pour la relocalisation de la voie ferrée et 300 000 \$ pour la structure; à ces coûts, il faut ajouter les inconvénients causés par la réalisation d'une tranchée d'environ 6 mètres sur une longueur approximative de 300 mètres, entraînant l'expropriation ou le rapprochement excessif de 6 résidences et la conservation d'une partie de la route actuelle qui deviendrait en cul-de-sac.

Dans l'ensemble, en plus d'impliquer la construction de deux structures au-dessus ou sous la voie ferrée, les variantes qui consisteraient à suivre davantage le corridor de la route actuelle entraîneraient des travaux de remblais ou de déblais importants aux approches des structures et l'abandon ou le dédoublement de la route actuelle sur près d'un kilomètre à chacune des deux traverses afin d'obtenir un angle assez ouvert pour franchir la voie ferrée. De plus, ces nouvelles approches occasionneraient l'expropriation ou le rapprochement de plusieurs propriétés particulièrement celles situées près du passage à niveau est.

Ainsi, l'ensemble de ces inconvénients, et en particulier le coût d'un tel projet comportant deux structures, semble être hors de proportion avec les désavantages du tracé de référence, soit l'entretien d'une deuxième route sur 2,2 km, le sectionnement de l'exploitation agricole, qui peut sans doute être mitigé à meilleur prix, l'expropriation d'un chalet et le rapprochement de deux résidences.

D'autre part, aucune alternative qui atténuerait sensiblement les problématiques soulevées par le tracé de référence n'apparaît réalisable, au nord de la voie ferrée, dans le contexte de contournement des passages à niveau actuels. En effet, quel que soit le tracé envisagé, l'expropriation de la résidence secondaire est inévitable de même que l'empiètement dans la terre agricole cultivée.

En conclusion, comme aucune alternative n'apparaît meilleure sur les plans environnemental et technico-économique, le tracé de référence est retenu et l'analyse détaillée des impacts sera réalisée sur ce tracé.



4.0 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU

La figure 11, présentée au dossier cartographique, fournit la localisation du tracé retenu. D'une longueur de 2,8 km (1+300 à 4+100), le tracé emprunte un nouveau corridor au nord de la voie ferrée éliminant ainsi les deux passages à niveau actuels, qui resteront cependant ouverts pour les besoins de la circulation locale.

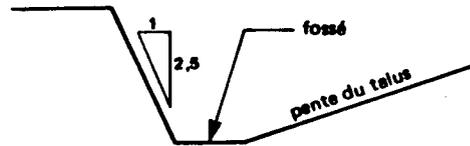
La géométrie prévue comporte un profil en travers de type B (2 voies de 3,65 m et deux accotements de 3,0 m dans une emprise de 40 m). La figure 6 fournit une représentation schématique de la section-type qui sera utilisée.

A l'extrémité ouest (1+400 à 1+620) la mise en place de la route implique une coupe de roc dont la hauteur variera entre 6 m et 8 m (suivant une pente de 5V:2H). Cette coupe sera surmontée d'un déblai (suivant une pente de 1V:2H) portant largeur de la demi-emprise à 45 m. D'une manière générale ces déblais seront réutilisables pour la construction de la route de façon à équilibrer les remblais et les déblais. Entre les chaînages 2+500 et 3+060, une ligne de transport d'énergie devra être déplacée.

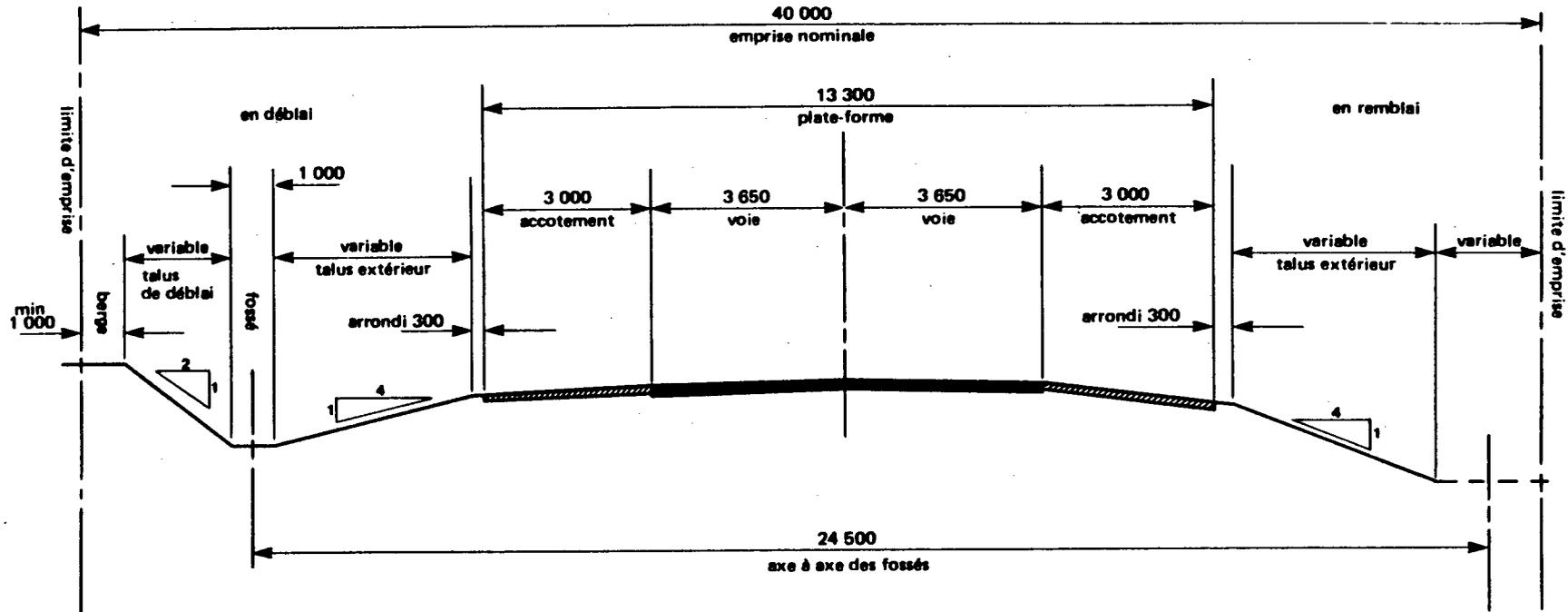
Deux ponceaux seront installés à la hauteur du ruisseau Mongo et de son embranchement est. A l'ouest (chaînage 1+964), un ponceau de type arche métallique sur bases de béton (avec murs de béton) d'une largeur de 3,6 m et d'une trentaine de mètres de long sera installé alors qu'à l'est (2+251) il s'agira d'un tuyau rond en acier soudé d'un diamètre de 1,6 m.

Le tracé traverse deux zones de dépôts tourbeux. La première, à la tête du ruisseau Mongo-Est (chaînage 2+300 à 2+400) ne sera pas affectée, les effets de la modification du chaînage ne pouvant déborder l'emprise. Entre les chaînages 3+100 et 3+650, le ruisseau qui draine cette zone tourbeuse sera canalisé à 6 m du remblai de la route et deux ponceaux seront installés aux chaînages 3+346 et 3+748 (tuyaux ronds en acier

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



EN DÉBLAI DE 1re CLASSE



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en surlargueur 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'exécède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

Section type utilisée

figure
6

soudés de 1,0 m et de 0,8 m de diamètre). L'assèchement de la zone humide ne se fera sentir que sur une distance de quelques mètres à partir de la canalisation. Dans ces zones, la construction s'effectue par surcharge jusqu'à ce que le profil atteigne 1,2 m au-dessus du sol.

A l'extrémité est du tracé, à partir du chaînage 3+890 l'emprise du côté nord décroît graduellement jusqu'à ce qu'elle se fonde dans l'emprise actuelle au chaînage 3+990. Par la suite, l'emprise actuelle de 20 m est maintenue jusqu'au chaînage 4+100. Le drainage qui sera mis en place dans cette section sera de type urbain.

Les coûts de construction sont évalués à 1 400 000 \$.

5.0 ANALYSE DES IMPACTS

5.1 METHODE

L'analyse des répercussions reliées à la construction, à la présence et à l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière dans la zone d'étude a pour but d'identifier, de décrire et d'évaluer les interrelations qui existent entre le projet et le milieu récepteur.

Dans un premier temps, le projet est morcelé en composantes principales et celles-ci sont confrontées aux différents éléments du milieu récepteur dans une grille de contrôle afin d'identifier toutes les répercussions prévisibles du projet. Les impacts potentiels ainsi identifiés sont alors décrits et évalués un à un au moyen de critères qualitatifs permettant de mettre en évidence leur importance relative. Des mesures permettant de minimiser les impacts négatifs sont présentées et l'évaluation globale du projet est finalement effectuée sur la base des impacts résiduels, c'est-à-dire ceux qui persistent après l'application des mesures de mitigation.

5.1.1 COMPOSANTES DU PROJET

Le projet d'élimination des passages à niveau d'Escuminac a été morcelé en trois composantes: la mise en place de la nouvelle infrastructure routière, la présence proprement dite de cette nouvelle infrastructure et enfin, son utilisation.

5.1.1.1 Mise en place de la nouvelle infrastructure routière

Cette composante regroupe toutes les activités humaines et mécaniques reliées aux divers travaux qui entoureront la mise en place du nouveau tronçon de route. Elle concerne également le camionnage qui sera nécessaire pour transporter les ma-

tériaux qui entrent dans la construction des différents ouvrages (gravier, sable, etc.). Elle comprend enfin le réaménagement des sites perturbés à la fin des travaux.

5.1.1.2 Présence de la nouvelle infrastructure routière

Cette composante concerne essentiellement la présence physique des nouvelles structures qui demeureront en place à la fin des travaux, peu importe leur rôle ou leur utilisation, ce qui inclut la présence proprement dite de la route et des nouvelles voies d'accès.

5.1.1.3 Utilisation de la nouvelle infrastructure routière

Cette composante vise à faire ressortir les avantages et les inconvénients qui résulteront de l'utilisation et de l'entretien de la nouvelle infrastructure routière.

5.1.2 ELEMENTS DU MILIEU

Les éléments du milieu susceptibles d'être affectés par le projet sont décrits d'une façon détaillée au chapitre 2 du présent document. Il faut noter que sur la base d'une analyse préliminaire permettant de déterminer l'importance relative de chacun de ces éléments, il est apparu opportun de regrouper les éléments du milieu biophysique en grandes catégories. La liste des éléments du milieu est donc la suivante:

- Milieu physique
- Milieu biologique terrestre
- Milieu biologique aquatique
- Utilisation du sol
- Circulation routière et ferroviaire
- Ressources patrimoniales
- Milieu visuel
- Climat sonore

5.1.3 IDENTIFICATION DES IMPACTS

Dans le but de dégager toutes les interrelations prévisibles entre le projet et le milieu, une grille de contrôle a été préparée en disposant les composantes du projet et les éléments du milieu sous la forme d'un tableau à deux entrées

(tableau XIV). Cette structure croisée sert de base à la description et à l'évaluation des répercussions associées au projet. Ainsi, pour chaque composante du projet, on procédera à la description et à l'évaluation des répercussions sur chacun des éléments du milieu identifié dans la grille de contrôle.

Il est important de rappeler que, pour éviter les répétitions inutiles, les interrelations reliées à la présence physique des diverses structures ne se retrouvent qu'au niveau de la composante "présence de la nouvelle infrastructure routière". Par exemple, même si la mise en place de la route occasionne des répercussions sur l'utilisation du sol en causant des expropriations ou en supprimant une portion de terre cultivée, c'est sous la composante "présence de la nouvelle infrastructure routière" que ces répercussions seront notées.

D'autre part, il est important de rappeler la distinction qui a été introduite précédemment concernant la présence des ouvrages et l'utilisation des ouvrages: la première composante vise à mettre en évidence les effets reliés à la présence physique des ouvrages sans tenir compte de leur rôle (perte de superficies cultivables, obstruction de la perception visuelle, etc.) alors que la seconde fait référence aux avantages et aux inconvénients reliés à l'utilisation proprement dite (modification dans les émissions de bruit, amélioration de la circulation routière, contournement de la circulation de transit).

5.1.4 CRITERES D'EVALUATION DES IMPACTS

La description et l'évaluation des interrelations identifiées à l'aide de la grille de contrôle s'effectue sur la base de trois critères: le type de répercussion, l'importance de la répercussion et la possibilité de corriger les répercussions négatives.

Suivant son type, une répercussion peut être positive ou négative.

L'importance d'une répercussion peut être qualifiée de mineure, moyenne ou majeure. Cette estimation tient compte de plusieurs facteurs, soit:

TABLEAU XIV

GRILLE DE CONTROLE

ELEMENTS DU MILIEU	COMPOSANTES DU PROJET	MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIERE	PRESENCE DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIERE	UTILISATION DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIERE
MILIEU PHYSIQUE			X	
MILIEU BIOLOGIQUE TERRESTRE			X	
MILIEU BIOLOGIQUE AQUATIQUE		X	X	X
UTILISATION DU SOL			X	
CIRCULATION ROUTIERE, PIETONNIERE ET FERROVIAIRE		X		X
RESSOURCES PATRIMONIALES			X	
MILIEU VISUEL			X	
CLIMAT SONORE		X		X

- l'intensité de l'intervention: une ressource ou un processus peuvent être modifiés légèrement ou d'une manière importante. L'intensité de l'intervention peut varier de faible à forte;
- la valeur de la ressource affectée: ce facteur fait référence à la rareté ou à l'unicité d'une ressource, à son importance pour la société ainsi qu'à sa capacité d'absorber une modification ou un stress. La valeur peut varier de petite à grande;
- la durée de la répercussion: ce facteur fait référence aux effets temporaires et permanents. Généralement, les activités de construction ont des effets temporaires alors que la présence et l'utilisation des ouvrages ont des effets permanents;
- l'étendue de la répercussion: la répercussion peut être ponctuelle (une maison, un cours d'eau), locale (la zone à l'étude) ou régionale.

Même si tout au long de l'analyse d'impact, cette liste de facteurs est consultée pour déterminer l'importance de chaque répercussion, le résultat de cet examen laisse une grande place au bon sens et à l'expérience acquise dans l'étude de cas comparables.

Suite à l'évaluation de l'impact, en termes de type et d'importance, il est spécifié si un impact négatif peut être corrigible ou incorrigible. Un impact est corrigible en totalité ou en partie par des mesures de mitigation qui peuvent minimiser son effet.

5.1.5 CARTOGRAPHIE DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION

Dans le but de faciliter la compréhension de la présente étude, la figure 12 présentée au dossier cartographie, fournit la localisation des impacts et des mesures de mitigation qui sont introduites tout au long de la section 5.2. La figure 12 est complétée par la liste des mesures de mitigation, fournie à l'annexe III. Cette figure et surtout la liste qui l'accompagne représentent une des parties les plus importantes de l'étude d'impact puisqu'elles permettent d'assurer en quelque sorte le prolongement ou la mise en pratique de

l'étude. Elles constituent en fait la base sur laquelle devra s'appuyer le programme de surveillance environnementale des travaux.

5.2 DESCRIPTION DES IMPACTS, IDENTIFICATION DES MESURES DE MITIGATION ET EVALUATION DES REPERCUSSIONS RESIDUELLES

Pour chaque interrelation identifiée à l'aide de la grille de contrôle (tableau XIV), les sections qui suivent fournissent une description détaillée et une évaluation qualitative des répercussions du projet sur le milieu. La description et l'évaluation des impacts est suivie de l'identification des recommandations et des mesures permettant de minimiser l'intensité des répercussions négatives du projet et d'optimiser les effets positifs. Enfin, le cas échéant, l'évaluation des répercussions résiduelles conclut chacune des sections.

5.2.1 MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIERE

5.2.1.1 Milieu biologique aquatique

Les activités de chantier (décapage du sol, terrassement, circulation de la machinerie lourde, construction des ponceaux, etc.) entraîneront sans doute une migration des particules fines du sol par le drainage naturel. Comme une partie de la route à construire se drainera vers les embranchements est et ouest du ruisseau Mongo, la concentration de matière en suspension et la turbidité de l'eau de ces cours d'eau seront modifiées et il est possible que ces modifications affectent les salmonidés fréquentant ces cours d'eau.

Par ailleurs, lors de la construction des ponceaux et du redressement du ruisseau dans la zone tourbeuse localisée entre les chaînages 3+100 et 3+650, les berges des cours d'eau seront localement affectées. Il faut noter que dans ce dernier cas, le niveau de la nappe phréatique dans cette zone devrait se maintenir à la même cote qu'actuellement, de chaque côté de l'emprise, à quelques mètres de la canalisation.

Comme les interventions seront ponctuelles, temporaires et d'intensité moyenne, l'impact est évalué d'importance mineure et ce, en dépit de la valeur moyenne de la ressource.

Aucune mesure ne peut mitiger complètement cette répercussion et l'impact résiduel sur le milieu biologique aquatique demeure faible. Toutefois, les recommandations énumérées ci-après, à appliquer lors des travaux, peuvent contribuer à limiter dans le temps les effets négatifs de ces interventions.

- . On devra redonner aux berges des ruisseaux affectés leur aspect naturel en ensemençant ou en plantant des arbustes.
- . On ne devra pas affecter les berges des cours d'eau à l'extérieur des limites d'emprise.
- . On devra s'assurer de la stabilisation permanente des berges et du lit des ruisseaux affectés et leur redonner leur aspect naturel par végétalisation; on devra notamment porter une attention particulière au ruisseau qui devra être redressé sur une longueur d'environ 200 m dans la zone de dépôt tourbeux.
- . On ne devra pas rejeter de débris ou de matériaux excédentaires aux abords des cours d'eau; la disposition de ces matériaux devra s'effectuer selon les lois et règlements en vigueur.
- . Les travaux aux abords des cours d'eau (mise en place de remblais, circulation de machinerie) devront être réalisés de façon à minimiser la mise en suspension de solides dans les ruisseaux. A la suite des travaux on devra veiller à stabiliser les talus susceptibles de s'éroder.

5.2.1.2 Circulation routière, piétonnière et ferroviaire

L'augmentation de la circulation lourde, en partie associée au transport du matériel d'emprunt, perturbera temporairement la circulation routière sur la route 132. Cette répercussion se traduira par des risques plus élevés d'accidents, des conflits d'utilisation et des inconvénients divers, notamment lors des détournements temporaires associés aux raccordements finaux à la route 132. Les conflits d'utilisation de la rou-

te 132 seront par ailleurs plus accentués en période d'activité touristique, alors que les débits de circulation journalière sont plus élevés et les vitesses des utilisateurs, en majorité des touristes, sont plus souvent réduites. Il importe toutefois de souligner que ces dérangements seront relativement peu importants compte tenu du fait que la majeure partie des travaux s'effectuera dans un nouvel axe.

Dans l'ensemble, l'importance de l'impact de la mise en place de la nouvelle infrastructure routière sur la circulation routière, piétonnière et ferroviaire est jugée mineure en raison de l'intensité moyenne de l'intervention, de sa portée locale, de la valeur moyenne de la ressource affectée et du caractère temporaire des répercussions. Les mesures d'atténuation de l'impact consistent en l'application de règles de sécurité (signalisation de chantier) en vigueur au ministère des Transports.

5.2.1.3 Climat sonore

L'utilisation de la machinerie nécessaire à la réalisation des travaux de construction, le chargement et le déchargement des matériaux et la circulation des véhicules lourds, sur le chantier et, possiblement, entre le chantier et les bancs d'emprunt, augmenteront le niveau de bruit ambiant. Notons, toutefois, que l'horaire de travail prévu exclut toute activité au cours de la nuit, que le niveau de bruit actuel est passablement élevé et enfin, que les travaux seront réalisés dans un nouvel axe, ce qui minimise grandement les inconvénients pour la majeure partie de la zone d'étude. En ce sens, c'est le secteur situé à l'extrémité est du tronçon à réaménager qui sera particulièrement touché en raison de la proximité des résidences alors que le reste du tracé sera établi à bonne distance du milieu bâti.

Dans l'ensemble, cette répercussion apparaît mineure compte tenu de l'intensité relativement faible de l'intervention, de son caractère temporaire et local, et en dépit de la grande valeur de la ressource.

5.2.2 PRESENCE DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIERE

5.2.2.1 Milieu physique

La présence de l'infrastructure routière n'entraînera pas de répercussions significatives sur l'environnement puisqu'au-

cune zone instable ou de pente critique ne sera traversée. En effet, la zone à pente forte qui est traversée à l'ouest du tracé est constituée de gravier sur roc et elle présente peu de risques d'instabilité. Des mesures devront toutefois être mises de l'avant pour circonscrire les problèmes de ravinement et d'érosion qui pourraient survenir.

5.2.2.2 Milieu biologique terrestre

L'implantation de l'infrastructure routière nécessitera le déboisement de l'emprise de la route projetée et il en résultera une perte permanente de boisés et d'habitats fauniques potentiels.

Entre les chaînages 1 + 500 et 2 + 500, la route s'insère entre la voie ferrée du Canadien National et une ligne de transport d'énergie. Entre ces deux corridors, on retrouve une bande étroite de jeunes peupliers faux-trembles et sapins baumiers ainsi qu'une petite zone humide. Ces boisés sont de peu d'intérêt tant pour leur flore que comme habitat pour la faune. Entre les chaînages 3 + 100 et 3 + 650, les boisés affectés présentent un intérêt moyen parce qu'il s'agit de peuplements plus matures. Il s'agit d'une cédrière et d'une pessière. Les modifications qui seront apportées au drainage naturel dans cette zone contribueront probablement à entraîner une transformation du groupement floristique actuel, la cédrière laissant place à la pessière à proximité immédiate de l'emprise de la route. Finalement, entre les chaînages 3 + 650 et 3 + 850, un jeune groupement mélangé composé de peupliers faux-trembles et d'épinettes sera affecté. Ce groupement présente peu d'intérêt floristique, mais peut constituer un bon habitat pour le petit gibier.

L'intervention sur la végétation et les habitats fauniques sera forte et permanente, mais très ponctuelle (limitée à proximité de l'emprise de la route). Compte tenu des très petites superficies affectées et de la faible valeur de la ressource, l'importance de l'impact sur le milieu terrestre est jugée mineure et aucune mesure de mitigation ne peut atténuer la perte d'habitats à l'intérieur de l'emprise.

Toutefois plusieurs mesures devront être appliquées pendant les travaux à l'effet de préserver intégralement la végétation à l'extérieur de l'emprise, de favoriser la récupération du bois,

d'éliminer les débris combustibles sans danger pour l'environnement et enfin, d'éviter l'essouchage au haut des talus et sur la bande latérale (berge extérieure du fossé et limite de l'emprise). La végétation devra être coupée manuellement aux abords des cours d'eau pour réduire les risques d'érosion.

5.2.2.3 Milieu biologique aquatique

La présence de l'infrastructure routière n'aura pas de répercussions sur le milieu biologique aquatique des deux embranchements du ruisseau Mongo. On devra toutefois veiller à ce que les nouveaux ponceaux soient suffisamment enfouis (min. de 30 cm) pour permettre la libre circulation des poissons.

5.2.2.4 Utilisation du sol

Le projet touchera 11 lots, soit les lots 241, 242, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 251, 252 et 253 de la Seigneurie de Shoolbred. La localisation précise des bâtiments touchés par le réaménagement est présentée à la figure 12 et la description détaillée des impacts et des mesures de mitigation est fournie par chaînage à l'annexe III.

Entre les deux points de raccordement à la route actuelle, le tracé affecte une exploitation ovine de plusieurs façons. L'implantation de la route entraîne d'abord une immobilisation de 1,15 ha en culture; ceci représente environ 8,1% de la superficie totale exploitée ou 11,3% des terres possédées exploitées. Cette seule perte est considérée significative pour l'exploitation.

A cet impact s'ajoutent un enclavement et un sectionnement important. L'enclavement sera formé par l'emprise de la nouvelle route et celle de la voie ferrée (chaînage 2+935 à 3+060). Il n'impliquera qu'une superficie de 0,37 ha, mais l'utilisation de cette parcelle en sera affectée. En effet, compte tenu de son exigüité et de sa configuration, l'utilisation de cette parcelle passera de la production fourragère au pâturage permanent.

Concernant le sectionnement, près de la moitié de la ferme se retrouvera isolée par la route. En fait, 6,98 ha seront sectionnés du site d'exploitation. L'impact à ce niveau est associé à la nécessité de traverser la route deux fois par jour avec le troupeau.

La traverse d'une emprise routière de 40 m avec une centaine de têtes entraîne un risque pour le producteur, les animaux et les usagers de la route. La traverse est d'autant plus dangereuse lorsque les animaux ont tendance à s'éparpiller dans l'emprise, ce qui peut arriver en début de saison de paissance. A ce moment, les animaux de tête n'exercent pas autant d'attraction sur le troupeau, le rendant peu cohésif et plus difficile à diriger.

De plus, pour se conformer aux exigences du Code de la sécurité routière, le producteur concerné devra recourir à de la main-d'oeuvre additionnelle pour traverser ses animaux. Ceci aura pour effet d'augmenter ses coûts de production.

L'implantation du projet retenu entraîne donc l'immobilisation de 1,15 ha cultivé, l'enclavement de 0,37 ha cultivé et le sectionnement de 6,98 ha du site d'exploitation, soit 5,37 ha en pâturage et fourrage et 1,61 ha en abattis. En outre, la traverse des animaux sera rendue nécessaire pour accéder aux pâturages situés au nord de la ferme. Ainsi, sans mesure de mitigation appropriée, l'intégrité de la ferme est compromise.

Outre le sectionnement d'une terre agricole, le passage de la route implique l'expropriation d'une résidence secondaire (chaînage 1+600) au point de raccordement ouest ainsi que le rapprochement de deux résidences au raccordement est (chaînages 3+700S et 3+980N). La résidence secondaire touchée fait l'objet d'une description et d'une évaluation de son quotient patrimonial à l'annexe IV du présent document.

Dans l'ensemble, la présence de la nouvelle infrastructure routière aura un impact moyen sur l'utilisation du sol en raison de l'intensité forte et de l'étendue ponctuelle de la perturbation, de son caractère permanent et de la grande valeur de la ressource touchée.

Ces répercussions sont toutefois partiellement corrigibles par l'application de mesures de mitigation appropriées. Ainsi, les accès aux propriétés seront assurés partout où ils existent actuellement.

En ce qui a trait aux rapprochements, le ministère des Transports étudiera la pertinence d'ac-

cordier aux propriétaires lésés, outre la valeur du terrain exproprié, des indemnités particulières pour rapprochement et/ou perte de végétation ornementale. L'importance de ces indemnités sera fonction de la marge de recul actuelle et après expropriation, de la valeur marchande de la propriété et des règlements municipaux en vigueur concernant la marge de recul obligatoire. A ce sujet, il faut noter qu'actuellement la municipalité d'Escuminac ne possède pas de règlement à cet effet; toutefois, dans sa proposition préliminaire d'aménagement, la MRC Avignon recommande une marge de recul avant d'au moins 9 m pour les nouvelles constructions; la marge de recul arrière prescrite est de 5 m minimum.

De plus, en ce qui concerne le rapprochement par l'arrière de la résidence sise au chaînage 3+700S, on végétalisera le talus du côté sud de la route, entre les chainages 3+660 et 3+750, de façon à augmenter la largeur de l'écran végétal existant et ainsi contribuer à atténuer les effets du rapprochement.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'expropriation au chaînage 1+600, on pourrait éventuellement relocaliser le bâtiment sur le lot original à condition toutefois que l'accès soit possible.

D'autre part, on devra veiller à ce que le passage de la route n'interfère pas avec l'alimentation en eau potable et les installations septiques, qui sont individuelles dans la zone d'étude. Selon la procédure en vigueur, le Ministère procédera avant les travaux à un examen de tous les puits en fonction des risques de contamination liés tant aux travaux de construction qu'à la présence de la nouvelle route. Pour chaque cas, les mesures adéquates (suivi à posteriori, dédommagement, relocalisation du puits) seront déterminées.

Enfin, dans les cas où le rapprochement de l'emprise limiterait les droits de propriété relatifs aux terrains (construits ou non) qui devien-

draient dérogatoires à la réglementation en vigueur, le propriétaire devra être dédommagé selon l'existence ou non de droits acquis et la limite de ces droits.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'exploitation agricole sectionnée, les mesures générales d'indemnisation seront élaborées lors du processus d'expropriation. Concernant l'impact lié à la traverse d'animaux, lequel se révèle être l'impact déterminant pour l'exploitation touchée, les mesures suivantes ont été étudiées:

- 1) transformation du système actuel d'élevage en un système d'élevage en réclusion ou en cour d'exercice;
- 2) achat de terres au sud de la voie ferrée pour combler les besoins en pâturage et aménager, dans la mesure du possible, les terres au nord de la route projetée pour la production fourragère;
- 3) installation d'une clôture électrique autour de la partie sectionnée et achat d'un chien protecteur, ce qui pourrait éliminer la prédation et donc éliminer le besoin d'engranger les animaux pour la nuit;
- 4) construction d'une bergerie au nord de la route, permettant d'engranger les animaux au nord de la route et de minimiser le nombre de traverses de la route;
- 5) implantation d'un passage sous la route.

Une analyse préliminaire nous conduit à éliminer quatre de ces solutions. Ainsi, les première et quatrième solutions ont été rejetées parce qu'elles entraîneraient une augmentation de la main-d'oeuvre et des coûts de production, ce que ne pourrait supporter ce producteur. De plus, la quatrième solution est très dispendieuse pour les avantages qu'elle procure. La troisième solution a été écartée parce qu'elle repose sur l'hypo-

thèse que la prédation serait éliminée. En fait, cette solution s'avère efficace dans d'autres provinces ou pays, mais elle n'est pas encore reconnue au Québec et ne peut donc faire l'objet d'une recommandation. Enfin, la cinquième solution a été rejetée parce qu'elle n'apparaissait pas optimale pour l'exploitation, le producteur et son troupeau devant d'abord traverser au-dessus de la voie ferrée pour ensuite passer au-dessous de la route projetée. De plus, cette dernière possibilité serait la plus onéreuse pour le ministère des Transports. Ainsi, la deuxième solution, soit l'achat de terres au sud de la voie ferrée pour combler les besoins en pâturage et le réaménagement des terres au nord de la route pour la production fourragère apparaît comme une solution optimale à ce stade de l'analyse.

Mentionnons que des travaux pourraient s'avérer nécessaires pour convertir les pâturages en production fourragère. Les abattis pourraient également servir à la production fourragère si leur potentiel agricole le permet.

Ainsi, compte tenu des mesures de mitigation proposées dans cette étude, nous croyons que la viabilité de l'exploitation pourra être assurée sans nécessiter des changements importants dans la régie du troupeau, ni d'augmentation des coûts de production et de la main-d'oeuvre. Toutefois, le règlement final concernant cette exploitation sera déterminé lors du processus d'expropriation. A cette étape, on pourra également envisager des possibilités autres que celles proposées dans cette étude afin de favoriser une entente avec le producteur touché.

Par ailleurs, si le producteur continue d'exploiter ses terres, on devra prévoir un accès aux deux parties de l'exploitation à partir de la nouvelle route.

Dans la mesure où les propriétaires affectés seront accomodés par les mesures proposées, la répercussion de la présence de la nouvelle infrastructure routière sera mineure.

5.2.2.5 Ressources patrimoniales

Comme aucun élément d'intérêt patrimonial n'a été relevé dans la zone d'étude en ce qui a trait aux sites historiques clas-

sés ou retenus et en ce qui concerne le patrimoine bâti (voir annexe IV), la présente section s'attachera à décrire principalement les impacts du tracé retenu sur le potentiel archéologique.

L'étude du potentiel archéologique a été effectuée par les archéologues du Service de l'environnement du ministère des Transports pour le tracé retenu. Cette étude est basée sur l'étude du milieu physique, l'analyse des cartes topographiques et des photographies aériennes et la documentation archéologique pertinente (Service du patrimoine, ministère des Affaires culturelles). Elle a été complétée par une vérification visuelle en juin 1985.

La consultation de la documentation archéologique disponible au Service du patrimoine permet de constater qu'aucun site préhistorique et/ou historique n'est actuellement répertorié dans l'emprise du tronçon à l'étude.

Certaines portions des tronçons à l'étude ont été incluses dans des projets de reconnaissances archéologiques (Duval, 1971; Provost, 1972; Benmouyal, 1978 a) réalisées dans la région du projet à l'étude sur une distance d'environ 50 km le long de la côte gaspésienne (voir figure 13 présentée au dossier cartographique). Ces reconnaissances ont permis de réévaluer le potentiel archéologique des sites déjà répertoriés, mais aucun nouveau site n'a été découvert. Le potentiel archéologique des zones ayant fait l'objet de ces reconnaissances n'a pas été spécifié par les responsables de ces projets.

Théoriquement, l'occupation humaine ancienne de la région du projet à l'étude a pu s'effectuer à une date relativement ancienne. En effet, la péninsule gaspésienne a été libérée de toute contrainte glaciaire ou marine (du moins pour les côtes) dès ca. 13 500 - 12 500 A.A. rendant ainsi l'espace terrestre accessible à l'établissement humain ancien. Toutefois, aucune évidence archéologique antérieure à 6 000 A.A. n'a été identifiée à proximité ou dans les régions avoisinantes au projet à l'étude. Les sites paléo-indiens identifiés sont localisés sur les terrasses marines de la mer de Goldthwait sur la rive nord de la péninsule gaspésienne.

Plusieurs aires de la région du projet à l'étude ont pu offrir des emplacements propices à l'établissement humain an-

cien. Selon les données archéologiques et morpho-sédimentologiques disponibles, ces emplacements sont surtout localisés à proximité des plans et cours d'eau (i.e. à la confluence de cours d'eau, près d'un lac, sur une île, dans une baie, sur des avancées de terre, sur des plages ou paléoplages, etc.) et là où la topographie présente un relief plus ou moins accidenté (i.e. présence de replats, de terrasses marines ou fluviales, etc.). Les endroits propices possèdent habituellement des terrains bien drainés en tout temps, ou du moins pendant certaines périodes de l'année. La présence de ressources animales et végétales à proximité de ces emplacements propices à l'établissement humain ancien est également un facteur important.

Le tracé retenu à Escuminac est situé à proximité de la baie d'Escuminac à environ 2 km au SW de la rivière du même nom. Il traverse la plaine côtière pour monter sur un replat rocheux vers l'est et redescendre sur la plaine à son extrémité est. De petits ruisseaux se déversent dans la baie d'Escuminac à chacune des extrémités du tronçon (actuel et projeté). Certaines zones de ce tronçon présentent un relief relativement plat ou à pente douce (par opposition à des escarpements) susceptible d'offrir des emplacements potentiels à des groupes humains préhistoriques (voir figure 13 présentée au dossier cartographique).

L'analyse stéréoscopique des photographies aériennes n'a révélé aucun vestige architectural de la période historique près ou dans l'emprise de la zone d'étude. Il est certain que des groupes amérindiens et euro-canadiens ont occupé la région du projet à l'étude pendant la période historique et ce, dès les XVIIe - XVIII siècles. Il est donc possible que des établissements de la période historique (amérindien ou euro-canadien) soient localisées à proximité ou dans l'emprise des tronçons du projet à l'étude.

Suite à l'étude théorique, une inspection visuelle systématique le long du tracé retenu n'a permis la découverte d'aucun vestige archéologique. La nature des dépôts (till hétérogène), les nombreuses perturbations de nature anthropique et l'éloignement relatif de cours d'eau d'importance permettent de croire que le milieu traversé par ce projet correspond à une aire de faible potentiel archéologique. En conséquence, la mise en place du tracé ne fait l'objet d'aucune recommandation spécifique pour ce qui concerne l'archéologie.

Toutefois, comme actuellement il est impossible d'affirmer qu'il y a totale absence de site archéologique, le responsable de chantier devra aviser le Service de l'environnement du ministère des Transports de toute découverte fortuite (ossements, outils de pierre ou d'os, structures architecturales, etc.), afin que des mesures soient prises.

5.2.2.6 Milieu visuel

L'implantation d'un nouveau tronçon de la route 132 à Escuminac se fera dans un paysage caractérisé par de nombreux boisés et généralement peu accessible visuellement à partir des principales zones d'observation.

Etant donné que d'une part la composition générale de la zone d'étude permet de situer l'intérêt visuel au sud de la route actuelle, aux endroits où il est possible de découvrir un panorama en direction de la baie d'Escuminac, et que d'autre part, les zones d'observation fixes sont situées en bordure de la route actuelle, la présence de la nouvelle infrastructure routière aura peu de répercussion sur le milieu visuel des résidents. Les modifications à ce chapitre toucheront davantage les observateurs localisés à l'extrémité est du nouveau tronçon, qui verront apparaître dans leur champs d'observation une nouvelle route.

Par ailleurs, le nouveau tracé entraînera les automobilistes vers un champ visuel plus fermé et moins dynamique (boisés). Ce tracé se rapprochera des lignes de transport d'énergie et donnera aux observateurs mobiles un accès visuel plus direct vers celles-ci, alors que l'accès visuel vers la baie d'Escuminac sera éliminé.

Compte tenu de l'intensité moyenne de l'intervention, de sa portée locale, de sa permanence et de la valeur moyenne de l'élément touché, l'importance de l'impact est jugée moyenne.

Cet impact est toutefois partiellement corrigible. Ainsi, on devra conserver le maximum de végétation existante entre la route et la voie ferrée et entre la route et les lignes d'énergie. De plus, on devra mettre en place un seul fossé entre la route et le chemin de fer, là où les deux corridors sont adjacents, de façon à épargner la végétation existante. On devra

également veiller, dans toute la mesure du possible, à végétaliser les remblais et déblais afin d'assurer leur intégration au milieu visuel. On devra tout spécialement s'attarder à l'extrémité est du nouveau tronçon, qui s'établit dans un milieu bâti relativement dense. On devra enfin veiller à la scarification et au réaménagement des segments résiduels de la route actuelle aux deux extrémités du nouveau tronçon.

Ces mesures permettront de réduire l'impact de moyen à mineur. La localisation des mesures de mitigation est présentée à la figure 12 et celles-ci sont énumérées par chaînage à l'annexe III.

5.2.3 UTILISATION DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIERE

5.2.3.1 Milieu biologique aquatique

L'entretien de la nouvelle route nécessitera l'utilisation d'abrasifs ou de sels de déglacage au cours de la saison hivernale. Ces éléments seront entraînés dans le réseau de drainage et pourront modifier légèrement la qualité de l'eau des ruisseaux drainant ce territoire, principalement les deux embranchements des ruisseaux Mongo qui seront traversés par la route. Toutefois, étant donné que ces ruisseaux reçoivent déjà l'eau de drainage d'une partie de la route actuelle et que la portion qui sera conservée pour desservir la population locale ne sera probablement pas entretenue à l'aide de sels, il n'y aura vraisemblablement pas d'augmentation de l'apport d'abrasifs et de sels de déglacage dans ces cours d'eau.

5.2.3.2 Circulation routière, piétonnière et ferroviaire

L'élimination des traverses à niveau pour le trafic de transit et le réaménagement de la route 132 à Escuminac auront des répercussions positives importantes sur la circulation routière régionale en favorisant un écoulement plus efficace dans des conditions plus sécuritaires.

A une échelle locale, le transfert de la circulation de transit sur la nouvelle infrastructure routière améliorera la circulation routière ou piétonnière locale puisque d'une part

des accès seront donnés à chaque extrémité du tronçon de route résiduel et que, d'autre part, les passages à niveau actuels seront maintenus. La circulation locale se fera donc d'une manière plus aisée et plus sécuritaire. Quant à l'entretien de ce tronçon de route résiduel de 2,2 km, il faut noter que la charge en revient à la municipalité qui, en contrepartie, est éligible à des subventions pour effectuer ces travaux.

Par ailleurs, on ne relève pas de répercussions indirectes reliées au contournement d'une portion de la route 132 actuelle car, dans la section contournée, on ne compte présentement aucun commerce dit routier (station-service, restaurant, hôtel) dont la clientèle provient de la circulation régionale.

Dans l'ensemble, l'impact sur la circulation routière et ferroviaire apparaît donc positif et, compte tenu de son intensité moyenne, de sa portée locale et de son caractère permanent, il est jugé moyen.

5.2.3.3 Climat sonore

Le climat sonore de la majorité des résidents de la zone d'étude sera amélioré car, même si le débit de circulation ne sera pas modifié suite au réaménagement d'une portion de la route 132, d'une manière générale la route s'éloignera des milieux habités.

Ainsi, suivant les résultats d'un calcul théorique effectué sur la base d'un débit JME de 3630 véhicules (débit 2700 auquel on ajoute 2% pendant 15 ans, ce qui amène une hausse de 1,3 dB(A) à tous les points de réception) constitué à 20% de camions et circulant à 90 km/h, il apparaît que plusieurs résidences situées dans la portion contournée pourront bénéficier d'une diminution du niveau sonore (Leq 24 h) en raison de l'écart plus grand entre les demeures et la route. Pour 15 d'entre elles, la diminution sera significative et pourra varier entre 3 dB(A) et 16 dB(A).

Par ailleurs, suivant les mêmes résultats, 7 résidences connaîtront une augmentation du niveau sonore en raison du rapprochement de la route. Dans un cas (chainage 3+700S) l'augmentation sera moyenne, passant de 53 dB(A) à 59 dB(A) alors que dans quatre autres cas, à l'extrémité est du tracé,

l'augmentation sera faible, soit de 1 ou 2 dB(A) (voir le tableau d'évaluation à l'annexe V). Enfin, deux résidences situées également à l'extrémité est connaîtront une augmentation non-significative.

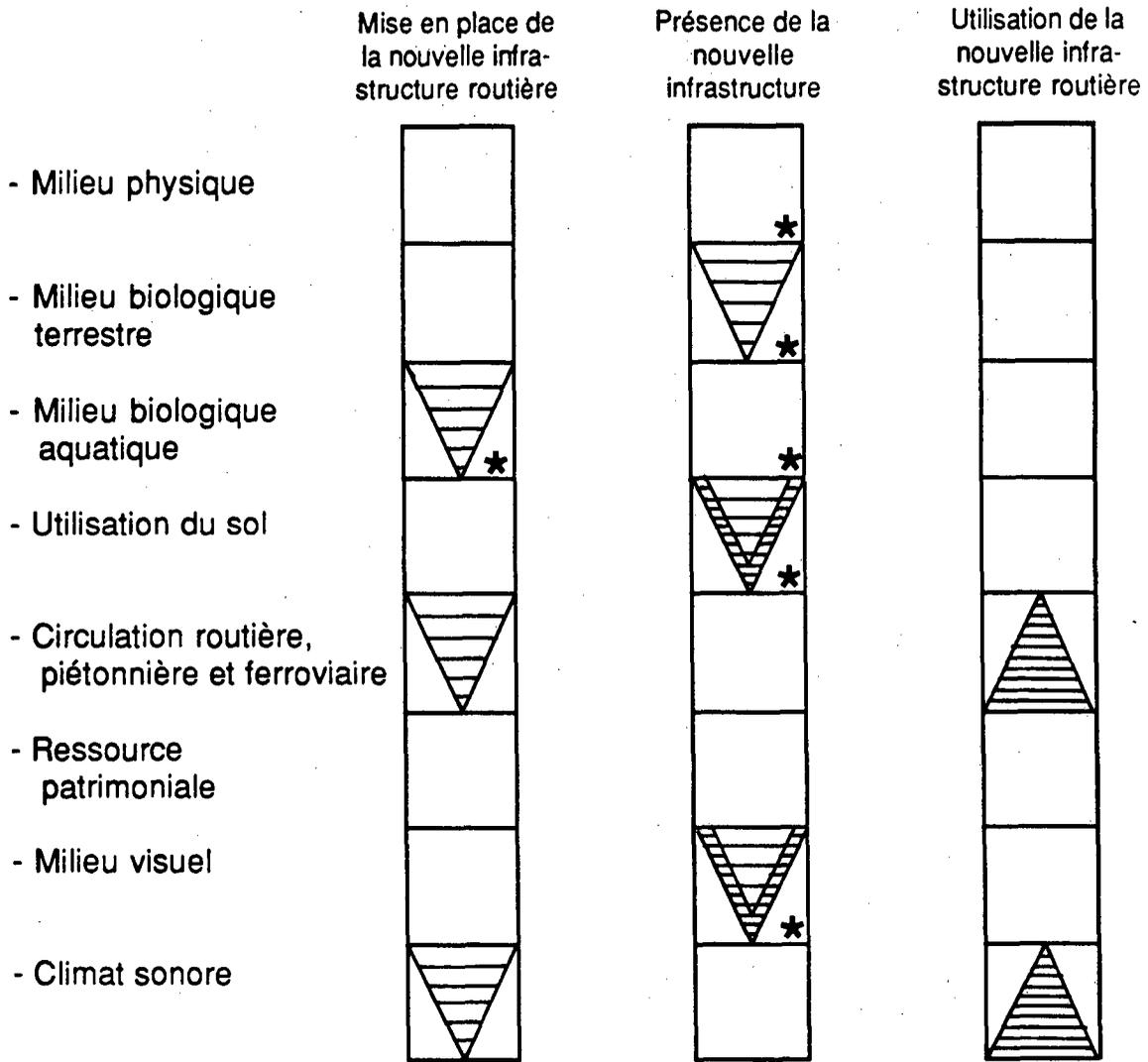
Dans l'ensemble, l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière aura un impact positif sur le climat sonore des résidents de la zone d'étude et cet impact sera moyen compte tenu de la valeur de l'élément, du caractère permanent des interventions, de l'intensité moyenne de l'intervention et en dépit de sa portée ponctuelle.

Dans l'éventualité de nouvelles constructions d'usage résidentiel ou institutionnel le long du nouveau tronçon (comme d'ailleurs le long de l'ensemble de la route 132), nous suggérons aux autorités municipales d'encourager l'implantation de ces bâtiments avec une marge de recul propre à atténuer les nuisances liées à la circulation routière, et notamment le bruit. En ce sens, il serait souhaitable que l'implantation de nouvelles constructions soit favorisée le long du tronçon de route résiduel plutôt qu'en bordure du nouveau tronçon.

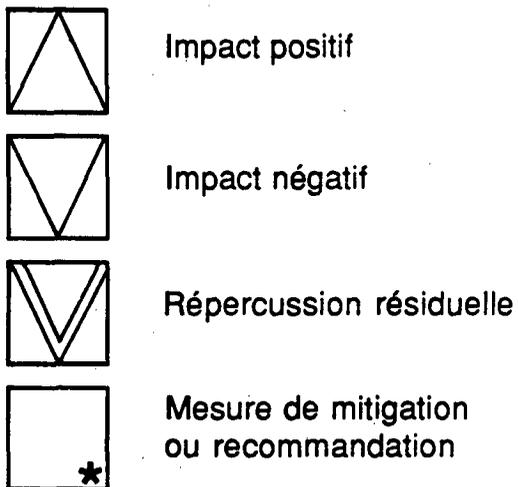
5.3 MATRICE DES REPERCUSSIONS

La matrice des impacts et des répercussions résiduelles présentée à la figure 7 permet d'avoir une vision globale des enjeux environnementaux reliés au projet d'élimination des traverses à niveau d'Escuminac. Elle met en relation les composantes du projet et les éléments du milieu et fournit une image schématique permettant de relever rapidement les composantes du projet qui affecteront le plus l'environnement, tout autant que les éléments du milieu qui seront les plus affectés. Il convient de rappeler que la matrice des répercussions constitue une représentation très limitée puisqu'elle néglige délibérément les nuances et les hypothèses, quelquefois très importantes, dont il a été fait mention dans les textes qui précèdent.

L'examen de la matrice des impacts présentée à la section précédente permet de constater que les éléments du milieu biophysique sont peu affectés par les différentes composantes



TYPE DE RÉPERCUSSION



IMPORTANT DE LA RÉPERCUSSION

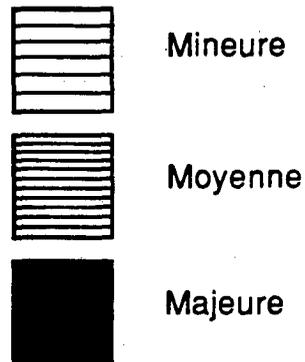


Figure 7: MATRICE DES IMPACTS ET DES RÉPERCUSSIONS RÉSIDUELLES DU PROJET

du projet. Les seuls impacts identifiés concernent la perte d'une superficie boisée dont la valeur intrinsèque est très faible, les modifications mineures entraînées par le passage de la route dans une zone de dépôts tourbeux et, enfin, les problèmes temporaires reliés à la traversée de deux petits ruisseaux. Par ailleurs, même si les impacts sur le milieu biologique sont faibles, des recommandations ont été élaborées et sont présentées à l'annexe III qui fournit, chaînage par chaînage, toutes les mesures de mitigation qui devront être appliquées lors de la réalisation du projet.

En ce qui concerne l'utilisation du sol, en plus d'entraîner l'expropriation d'une résidence secondaire et le rapprochement de deux résidences permanentes, la présence de la nouvelle infrastructure routière empiète sur une terre agricole utilisée pour la production ovine causant son sectionnement et rendant difficile le transfert des animaux dans la portion résiduelle, qui représente environ le tiers de la superficie de l'exploitation agricole. Cet impact moyen pourra toutefois être corrigé en partie et, dans la mesure où les personnes touchées recevront des compensations adéquates, l'impact résiduel sera mineur.

La circulation routière et piétonnière sera affectée durant toute la période des travaux en raison de l'achalandage sur la route et de l'augmentation du camionnage lourd dans le secteur. Par ailleurs, l'utilisation de la nouvelle infrastructure aura des répercussions positives importantes en favorisant un écoulement de la circulation plus efficace et plus sécuritaire autant en ce qui concerne la circulation de transit que la circulation locale.

En ce qui a trait aux ressources patrimoniales, la nouvelle infrastructure routière s'inscrit dans une zone à potentiel archéologique faible et aucune mesure de protection spécifique n'est envisagée. De plus, l'expropriation n'implique pas de bâtiment présentant un intérêt patrimonial.

La présence de la nouvelle infrastructure routière apportera peu de modifications sensibles au milieu visuel des résidents de la zone d'étude. En effet, la perception de la baie d'Escuminac qui constitue le principal attrait visuel du secteur ne sera pas altérée. De plus, des mesures seront mises de l'avant pour assurer l'intégration de la nouvelle route au milieu visuel.

Enfin, en ce qui concerne le climat sonore, les travaux de mise en place de la nouvelle infrastructure routière en-

traineront une hausse temporaire du niveau de bruit diurne pour certains résidents. Toutefois, à long terme, le détournement de la circulation de transit sur une portion de route localisée plus loin du milieu bâti que la route actuelle fera en sorte que plusieurs résidents bénéficieront d'une diminution permanente appréciable du niveau de bruit.

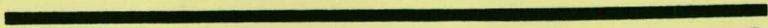
5.4 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'application des mesures environnementales contenues dans cette étude est assurée grâce à leur intégration dans les devis et plans de construction du projet. De plus, l'obligation pour la firme chargée d'exécuter les travaux de construction de respecter le cahier des Charges et Devis généraux du ministère des Transports garantit aussi le maintien d'une bonne qualité d'exécution (voir annexe VII). Pendant la phase de construction de la route, c'est l'ingénieur résident de la région qui voit à ce que les plans et devis soient fidèlement suivis. Dans les cas où un problème environnemental particulier surviendrait, le bureau régional du ministère des Transports se référerait alors à l'expertise du Service de l'environnement du ministère des Transports.

5.5 CALENDRIER DES TRAVAUX

Selon la programmation quinquennale du ministère des Transports du Québec, l'ensemble de ce projet de réaménagement routier devrait se réaliser pendant l'année budgétaire 1989-1990.

Ainsi, une fois le certificat d'autorisation de réalisation obtenu, le ministère des Transports du Québec finalisera les plans de construction du projet routier. Puis, les procédures d'expropriation seront entreprises et les plans et devis seront soumis au ministère de l'Environnement pour obtention du certificat d'autorisation de construction. Après ces étapes, le ministère procédera aux appels d'offres et la construction proprement dite débutera.



6.0 CONCLUSION

L'examen du tracé de référence et la recherche de variantes susceptibles de solutionner les principaux problèmes environnementaux soulevés par celui-ci ont conduit à l'adoption du tracé proposé par le ministère des Transports pour des raisons autant économiques qu'environnementales.

La mise en place, la présence et l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière n'auront pas de répercussion négative majeure sur l'environnement, compte tenu du fait que toutes les mesures de mitigation appropriées seront appliquées.

Les principaux impacts négatifs sont dus à la présence de la route et ils sont reliés à l'expropriation et aux rapprochements de certaines résidences ainsi qu'au sectionnement d'une exploitation agricole. En contrepartie, l'utilisation de la nouvelle infrastructure routière aura des répercussions positives en favorisant un écoulement de la circulation plus efficace et plus sécuritaire et en contribuant à réduire significativement le niveau de bruit perçu à la hauteur d'une douzaine de résidences.

Dans l'ensemble, le projet d'élimination des passages à niveau à Escuminac ne soulève donc pas d'impact négatif majeur tout en générant des impacts positifs intéressants. Pour ces raisons et considérant qu'il sera réalisé avec l'accord de la population, dans le respect des lois et règlements existants, le projet analysé par la présente étude d'impact apparaît acceptable sur le plan environnemental.

RÉFÉRENCES

- BENMOUYAL, J., 1978. Archéologie en Gaspésie 1978, Compte rendu des activités de terrain. Service du patrimoine, ministère des Affaires culturelles du Québec.
- DRYADE, 1980. Habitats propices aux oiseaux migrateurs. Rapport présenté au Service canadien de la Faune, Environnement Canada, 66 pp + dossier cartographique.
- DUVAL, M. 1971. Compte rendu de la prospection de l'est de la péninsule gaspésienne: années 1969-70. Service du patrimoine, ministère des Affaires culturelles du Québec.
- FOURNIER, L., 1982. Macro-inventaire. Ethnologie. Comté de Bonaventure. Ministère des Affaires culturelles du Québec, Dir. gén. du patrimoine, Service des inventaires.
- GRANTNER, M.M., 1966. La végétation forestière du Québec méridional. Les Presses de l'Université Laval.
- INVENTAIRE DES TERRES DU CANADA. Carte des possibilités agricoles des sols.
- LASALLE, P., 1983. Géologie des sédiments meubles de la région de New Richmond-New Carlisle. D.P. 8329, ministère de l'Energie et des Ressources du Québec, Service de la géologie.
- LEBUISSON, J., 1975. Géologie du quaternaire de la partie occidentale de la Gaspésie. D.P. 327, Ministère des Richesses Naturelles.
- M.A.C.O., 1981. Les biens culturels du Québec classés ou reconnus au 1er janvier 1981. Dossier 50.
- M.A.C.O., 1984. Renseignements sur le patrimoine culturel destiné aux M.R.C. tirées du Macro-inventaire et utile pour élaborer un schéma d'aménagement. Informations patrimoniales à la M.R.C. d'Avignon.

- M.A.C.Q.. Cahiers de terrain du macro-inventaire ethnologique. Comté Bonaventure. (manuscrit).
- MONNIER, R., . Macro-inventaire. Couverture aérienne. Comté Bonaventure. Municipalités Nouvelle 38-38 4222-04-38P Tome 1 à 3, Escuminac 39-39 4222-04-39-P Tome 1 et Pointe-à-la-Croix 41-41 4222-04-41-P Tome 1.
- PARENT, A., 1982. Macro-inventaire des biens culturels du Québec Comté de Bonaventure Histoire et archéologie. Québec, Ministère des Affaires culturelles du Québec
- PROVOST, R. ABBE, 1972. Prospection archéologique en Gaspésie. Service du patrimoine, ministère des Affaires culturelles du Québec.
- ROCHE URBANEX, 1985. Etude sur la stratégie du développement touristique du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie.
- ROUSSEAU, C., 1974. Géographie floristique du Québec-Labrador. Les Presses de l'Université Laval.
- RUEL-BOUILLON, A., 1978. Macro-inventaire. Eglise et oeuvres d'art. Comté Bonaventure. Ministère des Affaires culturelles du Québec, Dir. gén. du patrimoine, Service des inventaires.
- STATISTIQUE CANADA. Recensements de 1971, 1976 et 1981, "Population".
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 1971, "Agriculture".
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 1976, catalogue 96-805, "Agriculture".
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 1981, catalogue 96-906, "Agriculture".
- THIBAUT, H.P., 1981. Liste des biens culturels classés ou reconnus du 1er janvier 1981 au 15 juillet 1984. Addenda au dossier 50. Ministère des Affaires culturelles, 10 feuilles.
- THIBAUT, M.T., 1978. Monuments et sites historiques du Québec. Ministère des Affaires culturelles du Québec. (Dossier 38).

LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES

<u>ORGANISME</u>	<u>PERSONNE CONTACTÉE</u>
Canadien national, Service du transport, Campbellton (506) 759-9841	---
Environnement Canada, Service canadien de la faune (418) 694-3914	M. Jacques Rosa
Ministère des Affaires culturelles Bureau régional de Rimouski (418) 772-3650	M. Réal Soucy
Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Direction régionale Bas-Saint-Laurent/Gaspésie (418) 722-3815	M. Gilles Landry
Municipalité d'Escuminac (418) 788-5644	Mme Joyce Cavanagh
Municipalité régionale de comté d'Avignon (418) 794-2221	M. Gaëtan Bernatchez
Société historique de Gaspésie (Gaspé) (418) 368-5710	M. Jean-Marie Fallu
Société historique Machault (418) 788-5017	M. Claude Audet
Tribunal d'expropriation (418) 643-2063	M. Richard Côté
Ministère de l'Environnement Direction régionale Bas-Saint-Laurent/ Gaspésie (418) 722-3511	---

ORGANISME

PERSONNE CONTACTEE

Ministère de l'Agriculture, des
Pêcheries et de l'Alimentation
Bureau local de Carleton
(418) 364-3307

M. Roland Comeau

Commission de protection du territoire
agricole du Québec
(418) 643-3314

Ministère des Affaires municipales
(418) 643-2080

M. Benoît Bossé

Municipalité de Nouvelle
(418) 794-2253

M. Eugène Sleigher

ANNEXE I

AVIS DE PROJET

ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations
environnementales

Avis de projet

TITRE DU PROJET

ELIMINATION DES PASSAGES A NIVEAU

SUR LA ROUTE 132, ENTRE LA RIVIERE

NOUVELLE ET OAK BAY

C.O.P.I.: 132-19-45

À l'usage du ministère de
l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

1. Promoteur Ministère des Transports - Service de l'environnement

Adresse 255, Crémazie Est, 9e étage

Montréal, Québec H2M 1L5

Téléphone (514) 873-4953

Responsable du projet Jacques Bélanger (418) 643-2408

2. Consultant mandaté par le promoteur à déterminer

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable du projet _____

3. Titre du projet

Elimination des passages à niveau sur la route 132

entre la rivière Nouvelle et Oak Bay

C.O.P.I.: 132-19-45

4. Localisation du projet

Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en 15 exemplaires).

Région administrative 01 District 04 (New Carlisle)

Circonscription électorale de Bonaventure

Municipalités de Nouvelle, Escuminac et Pointe-à-la-Croix (secteur Oak Bay)

M.R.C. d'Avignon

Localisation précise: voir carte de l'annexe 1

Cadastres : voir liste (annexe 2)

5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex: propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

A l'exception des terrains appartenant déjà au ministère des Transports

et de l'emprise de la voie ferrée du CN, les terrains touchés par chaque

tronçon sont des propriétés privées.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programmes de développement au niveau local, régional ou national.

Le projet consiste à reconstruire 5 tronçons de la route 132 dans le dis-
trict de Bonaventure dans le but d'éliminer 7 passages à niveau qui provo-
quent de nombreux accidents. Dans le cas des tronçons de Nouvelle-Ouest
et de Oak Bay, on profitera du réaménagement de la route pour redresser
quelques courbes.

7. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

La route 132 a récemment fait l'objet de nombreux travaux de reconstruction
dans ce secteur. Elle a été refaite de Carleton à la rivière Nouvelle et
de Oak Bay jusqu'à Ste-Florence, dans la vallée de la Matapédia, il y a une
dizaine d'année ou moins. De plus, des sections comprises entre les tron-
çons 2 et 3 ici à l'étude (traversée de la rivière Escuminac) ainsi qu'entre
les tronçons 4 et 5 (à l'ouest de Pointe-à-la-Garde) ont été refaites il y
a quelques années.

8. **Description du projet** Les indications contenues dans cette description réfèrent aux "tracés privilégiés" tels qu'identifiés à la carte de (phase préparatoire, phase construction, phase exploitation) localisation (annexe 1) Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération ou d'exploitation. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, vue en coupe, etc.).

La reconstruction du tronçon 1 (Nouvelle-Ouest) sur une longueur de 1,87 km éliminera un passage à niveau (traverse #20 du CN). La construction d'un tunnel permettra la traversée de la route sous la voie ferrée, laquelle devra être déplacée légèrement vers le sud et rehaussée de quelques mètres. Une station de pompage devra également être installée pour drainer les eaux de la route. Un pont sera construit au-dessus du ruisseau Saw Pit.

Le tronçon 2 (Escuminac-Est), d'une longueur de 2,9 km, exemptera la circulation de transit de 2 traverses à niveau (# 18 et 19) en longeant du côté sud le chemin de fer. Les passages actuels demeureront ouverts à la circulation locale. Sur le nouveau tronçon, la mise en place de 3 ponceaux sera requise.

Le tronçon 3 (Escuminac-Ouest), d'une longueur de 2,64 km, empruntera un nouveau corridor au nord de la voie ferrée, éliminant ainsi 2 passages à niveau (# 15 et 16) qui resteront cependant ouverts pour les besoins de la circulation locale. Deux ponceaux devront être installés.

Le tronçon 4 (Pointe-à-la-Garde), long de 1,62 km, éliminera un passage à niveau (# 14) par la construction d'un tunnel sous la voie ferrée, à l'ouest de la traverse actuelle.

Le tronçon 5 (Oak Bay), d'une longueur de 3,03 km, éliminera la traverse à niveau # 12. La route passera sous la voie ferrée, qui devra être rehaussée, à peu près au même endroit que la traverse actuelle. La mise en place de 2 ponceaux est prévue, dont un pour le ruisseau Busted.

Les tronçons 1, 2, 3 et 5 comportent un profil en travers de type "B" (2 voies de 3,65 m chacune et 2 accotements de 3,0 m dans une emprise de 40 m). Le tronçon 4 comporte un profil en travers de type "urbain" (2 voies de 3,5 m chacune avec dégagement latéral de 3,0 m, entre bordures et/ou trottoirs, dans une emprise d'environ 18,0 m de largeur) à l'ouest de la voie ferrée et un profil en travers de type "B" avec voie lente en direction est, à l'est de la voie ferrée; une courte section à 4 voies entre bordures est prévue de part et d'autre du tunnel pour accorder une liberté de manoeuvre à l'endroit des intersections.

Les nouveaux tronçons sont conçus en fonction d'une vitesse de base de 100 km/h pour l'ensemble de la route en milieu rural; en milieu urbanisé, la vitesse de base sera réduite.

9. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation)

La réalisation des travaux sur ces 5 tronçons est actuellement prévue
au plan d'équipement pour 1988-89. Cependant, un ordre de priorité a été
établi comme suit, lié au nombre et à la gravité des accidents selon les
tronçons:

Priorité 1 : Tronçon 4

Priorité 2 : Tronçons 2 et 3

Priorité 3 : Tronçons 1 et 5

Vu le caractère urgent de ces projets, il est d'ores et déjà certain que
les tronçons 4, 2 et 3 seront devancés d'un ou même deux ans.

10. Description du milieu

Décrire d'une part, la répartition actuelle des différentes composantes du territoire (espaces naturels, zones agricoles, zones forestières, zones urbaines, infrastructures, etc.) et d'autre part, les principales activités humaines telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet (villégiature, agriculture, exploitation forestière, commerce, industrie, etc.).

Dans l'ensemble, la route 132 se situe dans ce secteur en milieu rural relativement plat. Outre les corridors de transport (voie ferrée du CN et lignes d'Hydro-Québec) que longe fréquemment la route, la forêt et l'agriculture occupent la majeure partie des sols.

L'agriculture est basée sur l'élevage de vaches laitières et la production de fourrage. Seule une partie du premier tronçon touche des lots zonés en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Une fraction importante des milieux traversés est boisée, en particulier dans le cas des nouveaux corridors des tronçons 2, 3 et 4. Ce sont principalement des groupements mélangés de bouleaux gris, de peupliers et d'épinettes.

Les tronçons 1, 3 et 5 traversent respectivement les ruisseaux Saw Pit, Mongo et Busteed, qui abritent des populations d'ombles de fontaine. Quatre autres ruisseaux de moindre importance sont également franchis. La rivière Nouvelle (rivière à saumons), située à l'est du tronçon 1, ne devrait pas être affectée puisque seule la phase I de ce tronçon doit être reconstruite dans l'immédiat.

Les tronçons 1 et 4 touchent partiellement les agglomérations de Nouvelle-Ouest et Pointe-à-la-Garde, où le cadre bâti est relativement concentré. Outre ces 2 hameaux, l'occupation humaine est de type linéaire dispersé. L'ensemble des 5 tronçons générera l'expropriation d'au moins 4 résidences.

11. Remarques

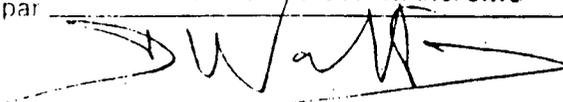
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin annexer des pages.

On notera que bien que visant tous à l'amélioration générale de la route 132, dans le district de Bonaventure sur la Baie de Chaleur en Gaspésie, ces diverses éliminations de passages à niveau ne constituent pas un projet à éléments interdépendants mais, au contraire, à 5 sections n'interférant pas entre elles; le seul point commun étant la nature de l'objectif principal visé et la localisation géographique globale, c'est-à-dire, l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers de cette unique artère principale dans cette région.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

DANIEL WALTZ
CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Signé le - 3 JUIL 1984 par



ANNEXE 2 : LISTE DES LOTS TOUCHES PAR LE PROJET

Tronçon 1 : Nouvelle, R.O. Riv. Nouvelle, Ptie S.O.: lots 1, 2, X
R.O. Riv. Nouvelle, Ptie du milieu: lots 1 et 2

Tronçon 2 : Escuminac, R.S. du Chemin: lot 17
Nouvelle, R.S. du Chemin: lots 7 à 16 incl.

Tronçon 3 : Escuminac, Seigneurie de Shoolbred: lots 241, 242, 244 à 249 incl.
251 à 253 incl.

Tronçon 4 : Escuminac, Seigneurie de Shoolbred: lots 263 à 268 incl.

Tronçon 5 : Pointe-à-la-Croix (secteur Oak Bay)
Rang Pointe au Chêne: lots 7 à 13 incl.
14a, 14c, 15 à 19 incl.

ANNEXE II

DIRECTIVE ENVIRONNEMENTALE EMISE
PAR LE MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT
DU QUEBEC

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

Directive du ministre indiquant la nature, la portée et
l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

PROJET DE RECONSTRUCTION DE TRONCONS SUR LA
ROUTE 132 POUR ELIMINER DES PASSAGES A NIVEAU
ENTRE LA RIVIERE NOUVELLE ET OAK BAY

DOSSIER 102-8413-11

Sainte-Foy, le 2 novembre 1984

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de reconstruction de la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980). Elle doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, préparée selon une méthode scientifique et satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Tout au long de sa réalisation, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations et préoccupations émanant des municipalités (locale et régionale) et autres organismes du milieu touchés par le projet et fournir en annexe la liste des organismes contactés.

Cette directive est divisée en deux chapitres. Le premier présente la démarche générale d'une étude impliquant la reconstruction d'une route existante alors que le second précise les éléments plus particuliers au présent projet.

CHAPITRE I: DEMARCHE GENERALE

1. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

Cette étape vise la présentation des éléments de justification de ce projet. Ces derniers doivent être de nature à expliciter le cheminement suivi pour en arriver au choix d'une solution tout en démontrant l'opportunité de sa réalisation. Toutefois, le choix d'une solution n'implique pas une localisation précise des ouvrages.

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, la description du réseau routier actuel et l'identification des secteurs problématiques étayées sur la base de données relatives aux activités sises en bordure de la route et à la circulation (débit journalier, composition, origine et destination, sécurité, prévisions...) doivent être effectuées.

Cet exposé des éléments problématiques conduit l'initiateur à identifier clairement ses objectifs en termes de circulation compte tenu des normes actuelles de conception routière, des secteurs à relier ou à desservir et de la clientèle visée. Il doit également mentionner tout autre objectif qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement.

1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés et des objectifs poursuivis, l'initiateur doit évaluer la possibilité de reconstruire la route actuelle comparativement à l'opportunité de construire une nouvelle route. L'examen de la possibilité d'une reconstruction de la route actuelle peut inclure la construction de nouveaux tronçons ou de voies de contournement des secteurs critiques.

Cette analyse sommaire doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés, les aspects technico-économiques et l'atteinte des objectifs déjà identifiés. Ceci implique que l'on tienne compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire, incluant les effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment étayés, une sélection peut être effectuée entre les diverses options mentionnées précédemment. De plus, comme certaines contraintes (budgétaires, conjoncturelles...) peuvent éventuellement retarder la réalisation du projet, l'initiateur doit examiner les conséquences de son report.

1.3 Description technique de la ou des solution(s) retenue(s)

L'initiateur doit indiquer et illustrer les grandes caractéristiques techniques de la ou des solution(s) retenue(s) (largeur nominale de l'emprise, nombre de voies, présence de terre-plein...). De plus, il doit préciser les conditions d'accès et présenter, s'il y a lieu, les modalités de raccordement avec le réseau actuel et les améliorations à y apporter.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale pour la réalisation du projet et en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes soit une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et la proposition de mesures de mitigation.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu de la ou des solution(s) précédemment retenue(s) et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et technico-économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit être d'une dimension permettant de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet. Advenant la nécessité de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, la zone d'étude retenue doit de plus être suffisamment vaste pour permettre l'élaboration de variantes de tracés à ces endroits particuliers.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles, et; 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Élaboration de tracés dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon

Advenant la nécessité d'une telle étude, l'initiateur doit identifier à l'intérieur de la zone d'étude, les résistances techniques et environnementales à la construction d'un projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés tout en justifiant les points de chute de ces derniers.

2.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le ou les tracé(s) étudié(s). Les principaux critères utilisés à cette étape sont l'intensité, l'étendue (portée spatiale) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance ou la signification. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour chacun des tracés et ce, à l'aide de critères tels que la sensibilité, la rareté, l'irréversibilité, l'attitude ou la perception des gens du milieu...

2.5 Identification des mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation et évaluer les impacts résiduels. Dans le cas de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'identification des mesures de mitigation pour chacun des tracés peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés pour une voie de contournement ou un nouveau tronçon et le choix du tracé préférentiel

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, sur les mesures de mitigation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthode utilisée pour le choix du tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES MODALITES DE REALISATION

Cette partie vise à décrire le projet retenu et ses modalités de réalisation ainsi qu'à préciser les éléments importants à inclure aux plans et devis.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

Dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'initiateur doit identifier des mesures de mitigation sur l'ensemble du tracé retenu pour compléter ainsi celles qui avaient été proposées préalablement à l'analyse comparative des tracés et, s'il y a lieu, proposer des mesures destinées à compenser les impacts résiduels. Enfin, toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

En ce qui concerne l'archéologie, l'initiateur doit entre autres procéder à une détermination théorique du potentiel archéologique sur le tracé retenu et lorsque connus, sur les bancs d'emprunt et leurs chemins d'accès. Cette démarche doit permettre d'identifier dans l'étude d'impact (sur une carte à l'échelle du 1:20,000 ou plus grand) les zones archéologiques où un inventaire de terrain doit être effectué préalablement aux travaux de construction.

Enfin, au moment de l'élaboration des plans de construction en vue de la demande du certificat d'autorisation du sous-ministre de l'Environnement, des modifications ponctuelles aux caractéristiques techniques, initialement retenues, peuvent être envisagées (diminution de la largeur de l'emprise, léger déplacement de la ligne de centre, modification de type de drainage...) pour minimiser encore davantage certaines répercussions environnementales identifiées dans l'étude d'impact et ainsi améliorer le projet.

3.2 Description du projet

L'initiateur doit décrire de façon détaillée le projet en reprenant les éléments énoncés lors de la description technique de la solution retenue et en y intégrant les éléments particuliers au tracé choisi. Cette description doit aussi inclure le nom des municipalités traversées de même que l'énumération des lots touchés.

Une description des principaux travaux de construction et des mesures de mitigation associées doit également être fournie. L'initiateur doit de plus indiquer les dates de début et de fin des travaux ainsi que la séquence généralement suivie. Advenant que la réalisation complète du projet soit répartie en plusieurs phases, l'initiateur doit dans la mesure du possible indiquer et justifier le

calendrier qu'il compte suivre. L'initiateur doit indiquer s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunt.

De plus, la procédure utilisée par le service des Expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Le ou les tracé(s) étudié(s) doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses.

Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaire, élaboration de tracé, analyse comparative...) doivent être présentées et explicitées. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Ce résumé, publié séparément, doit inclure une carte illustrant les impacts et les mesures de mitigation du projet retenu.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet.

CHAPITRE II LES ELEMENTS PLUS PARTICULIERS A ETRE ANALYSES COMPTE TENU DU PRESENT PROJET ET DU MILIEU TRAVERSE

1.1 Problématique

L'initiateur doit présenter l'ensemble du projet de réfection de la route 132 dans cette région en y indiquant le fractionnement du projet par tronçon, avec l'état d'avancement des travaux (tronçons complétés) et l'échéancier prévisible.

La présentation des données relatives à la circulation empruntant la route 132 dans le secteur concerné doit porter entre autres, sur les volumes de trafic et leur composition et sur les variations observables entre les différentes périodes de l'année. L'initiateur doit également décrire les caractéristiques de ce tronçon de la route 132 actuelle: gabarit, pentes, présence de courbes, etc.

1.2 Analyse de solutions

L'initiateur doit comparer brièvement la possibilité de réaménager la route actuelle versus celle de construire de nouveaux tronçons.

Il doit donc effectuer une analyse comparative des possibilités de construire des nouveaux tronçons versus l'opportunité de reconstruire la route actuelle. Advenant que l'analyse préliminaire (sur la base des impacts environnementaux appréhendés et des paramètres technico-économiques) ne puisse démontrer clairement la pertinence des nouveaux tronçons, ces deux options devront faire l'objet d'une analyse détaillée.

1.3 Description technique de la ou des solution(s) retenue(s)

La nature des travaux relatifs aux ponts et ponceaux doit être précisée de façon détaillée, de même que les tunnels sous la voie ferrée.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Lors de la description des composantes du milieu naturel, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- la nature des sols, spécialement près des cours d'eau et ce, en rapport avec les dangers d'érosion;

- la forêt, soit les types de peuplement et leur stade de développement, les essences d'intérêt particulier, les plantations...;
- l'hydrologie, soit les différents cours d'eau traversés par la route 132 dans les tronçons réaménagés;
- les habitats significatifs pour les espèces fauniques exploitées et non exploitées des milieux terrestre et aquatique en autant que ces espèces présentent un intérêt spécial.

De même, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants du milieu humain:

- les orientations et les dispositions prévues à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme des municipalités de Pointe à la Croix, Escuminac et Nouvelle, de même que les projets municipaux en voie de planification ou à l'état d'ébauche;
- les orientations prévues dans le schéma d'aménagement de la MRC Avignon et les dispositions prévues au niveau du Règlement de contrôle intérimaire;
- les activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres, drainage, dynamisme de l'activité agricole, structure cadastrale, territoire agricole protégé...);
- l'occupation résidentielle de certains secteurs;
- les principales fonctions commerciales le long de la route 132 actuelle;
- les éléments significatifs du patrimoine culturel incluant les paysages (composantes et points de vue exceptionnels), le bâti (ensembles et immeubles isolés) et les sites archéologiques connus;
- le raccordement des entrées et sorties privées des résidents sur la route 132.

2.3 Identification et évaluation des impacts

L'initiateur doit, entre autres, analyser les aspects suivants:

- les répercussions associées au rapprochement ou à la traversée d'écosystèmes aquatiques en termes d'érosion en particulier pour les différents cours d'eau;
- abandon de sections lors des réalignements de la route et gestion de ceux-ci;
- les expropriations;
- le déplacement ou la démolition de bâtiments;
- le rapprochement de la route par rapport aux résidences existantes et les dérangements prévus pendant et après la construction;
- l'augmentation du niveau sonore pour certains secteurs moins touchés actuellement;

- les conséquences de ce projet sur le raccordement des entrées et sorties privées des résidents;
- l'augmentation éventuelle des pressions de développement en bordure de la route 132 et les mécanismes de contrôle inhérents aux réglementations de zonage actuelle en vigueur;
- la perte de terres vouées à la production agricole et leur sectionnement éventuel;
- la destructuration des lots;
- l'enclavement de certaines terres;
- les impacts visuels du projet.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation

L'initiateur doit préciser les mesures et travaux qu'il compte réaliser pour la mise hors de service de certaines sections de la route actuelle (scarification, libre circulation des eaux de surface, renaturalisation...). En plus, l'initiateur doit présenter des normes afin de minimiser les risques d'affecter la qualité des eaux par l'apport d'abrasifs et de déglaçants.

ANNEXE III

LISTE DES IMPACTS ET
DES MESURES DE MITIGATION

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
1. 1+400 à 1+620	Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> Des problèmes de ravinement et d'érosion sont susceptibles de survenir en raison de la forte pente. 	<ul style="list-style-type: none"> La végétalisation des pentes et, si nécessaire, l'emploi de techniques mécaniques seront mises de l'avant pour assurer leur stabilisation permanente.
2. 1+500 à 1+580	Milieu visuel	<ul style="list-style-type: none"> Un segment de route est abandonné entre la voie de raccordement et la future route. Il présente, entre autres, un risque de confusion visuelle pour les automobilistes. 	<ul style="list-style-type: none"> On devra réaménager ce segment en scarifiant la chaussée et en renaturalisant les surfaces altérées.
3. 1+500 à 2+500	Milieu biologique terrestre Milieu visuel	<ul style="list-style-type: none"> La route traverse des superficies boisées. 	<ul style="list-style-type: none"> Une attention particulière devra être maintenue pour ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, pour favoriser la récupération du bois et pour éviter l'essouchage en haut des talus et sur la bande latérale. On devra mettre en place un seul fossé entre la route et la voie ferrée, là où les corridors sont adjacents. On devra végétaliser les remblais pour assurer leur intégration au milieu visuel, notamment du côté nord.
4. 1+600	Utilisation du sol	<ul style="list-style-type: none"> Une résidence secondaire (lot 253P) est incluse dans l'emprise de la voie de contournement (annexe IV, fiche 1). 	<ul style="list-style-type: none"> Le bâtiment pourrait éventuellement être relocalisé sur le même lot à condition que l'accès soit possible.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
5. 2+000 et 2+290	Milieu biologique aquatique	. Le passage de la route affecte les embranchements est et ouest du ruisseau Mongo.	. On devra redonner aux berges des ruisseaux affectés leur aspect naturel en ensemençant ou en plantant des arbustes. De plus, on devra veiller à ne pas affecter les berges et le lit des cours d'eau à l'extérieur des limites d'emprise. Enfin, on devra s'assurer que les nouveaux ponceaux soient adéquatement enfouis pour permettre la libre circulation des poissons.
6. 2+880 à 3+080	Utilisation du sol	. Le passage de la route entraîne le sectionnement d'une terre agricole (lots 247 et 248).	. On pourra acheter des terres au sud de la voie ferrée pour combler les besoins en pâturage et réaménager les terres au nord de la route pour les convertir à la production fourragère. Toutefois, il faut noter que le règlement final concernant cette exploitation sera déterminé dans le cadre du processus d'expropriation. A cette étape, d'autres solutions pourront être envisagées. . Si le producteur continue d'exploiter ses terres, on devra prévoir un accès aux deux parties de l'exploitation à partir de la nouvelle route.

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
7. 3+100 à 3+850	Milieu biologique terrestre	. La route traverse des superficies boisées.	. Une attention particulière devra être maintenue pour ne pas affecter la végétation à l'extérieur de l'emprise, pour favoriser la récupération du bois et pour éviter l'essouchage en haut des talus et sur la bande latérale.
8. 3+700S	Utilisation du sol Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lots 242P et 244P) est sensiblement touchée par un rapprochement de l'emprise. La marge de recul avant, qui était de 70 m est reportée à l'arrière et est réduite à 16 m. L'augmentation anticipée du niveau sonore est moyenne passant de 53 dB(A) à 59 dB(A).	. Une indemnité de rapprochement sera versée au propriétaire. L'écran végétal existant derrière cette résidence sera augmenté par des plantations à l'intérieur de l'emprise, de façon à atténuer les effets du rapprochement.
9. 3+850 à 3+970	Milieu visuel	. Un segment de route est abandonné entre la voie de raccordement et la future route. Il présente un risque de confusion visuelle pour l'automobiliste et une discordance dans le champ visuel des résidents en bordure. De plus, la nouvelle route s'insère dans un milieu bâti relativement dense.	. On devra réaménager le segment de route qui sera abandonné (scarification et végétalisation des surfaces altérées). Par ailleurs, on devra porter une attention particulière à l'intégration de la nouvelle route à proximité du milieu bâti (nivellements pour harmoniser les modifications du milieu avec la topographie existante, végétalisation des remblais ou déblais).

IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION (SUITE)

LOCALISATION	ELEMENT DU MILIEU IMPLIQUE	NATURE DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION
10. 3+980N	Utilisation du sol Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lot 241P) est légèrement touchée par un rapprochement de la route. La marge de recul est réduite d'environ deux mètres et la portion résiduelle est de plus de 10 m. L'augmentation anticipée du niveau sonore est faible (61 dB(A) à 63 dB(A)).	. Le propriétaire sera dédommagé pour la perte d'arbres ornementaux et, s'il y a lieu, pour le rapprochement.
11. 4+000N	Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lot 241P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (65 dB(A) à 66 dB(A)).	. Aucune mesure n'est proposée.
12. 4+030N	Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lot 241P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (62 dB(A) à 64 dB(A)).	. Aucune mesure n'est proposée.
13. 4+040S	Climat sonore	. Une propriété résidentielle (lot 240P) est touchée par une faible augmentation du niveau sonore (59 dB(A) à 61 dB(A)).	. Aucune mesure n'est proposée.

ANNEXE IV

FICHE D'INVENTAIRE DU
BATIMENT A EXPROPRIER

METHODE DE DETERMINATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL

Selon des critères d'évaluation du patrimoine immobilier, empruntés au ministère des Affaires culturelles, les bâtiments susceptibles d'être expropriés ont fait l'objet d'une évaluation de son quotient patrimonial, lorsque celui-ci était applicable. Ces critères sont:

- la valeur intrinsèque qui a pour but d'évaluer l'intérêt culturel d'un immeuble;
- la valeur extrinsèque qui considère le bâtiment en tant qu'élément d'une unité de paysage ou d'un ensemble immobilier (implantation dans le site);
- l'état physique;
- l'état didactique qui vise à mesurer le degré d'évidence ou la "lisibilité" des vestiges.

Les valeurs intrinsèque et extrinsèque ont été hiérarchisées selon quatre classes, à savoir exceptionnelle, supérieure, intéressante et incertaine.

Quant à l'état physique et l'état didactique d'un bâtiment, ils sont évalués selon les classes suivantes: excellent, bon, médiocre et mauvais. Pour déterminer le quotient patrimonial d'un bâtiment, une valeur quantifiée a été donnée à chacun des niveaux d'analyse:

VALEUR INTRINSEQUE ET EXTRINSEQUE		ETAT PHYSIQUE ET DIDACTIQUE	
Exceptionnelle	3	Excellent	2
Supérieure	2	Bon	1
Intéressante	1	Médiocre	0
Incertaine	0	Mauvais	-1

Ainsi, le quotient patrimonial est déterminé par la somme de ces termes, laquelle est traduite par la suite qualitativement en quatre classes de quotient patrimonial:

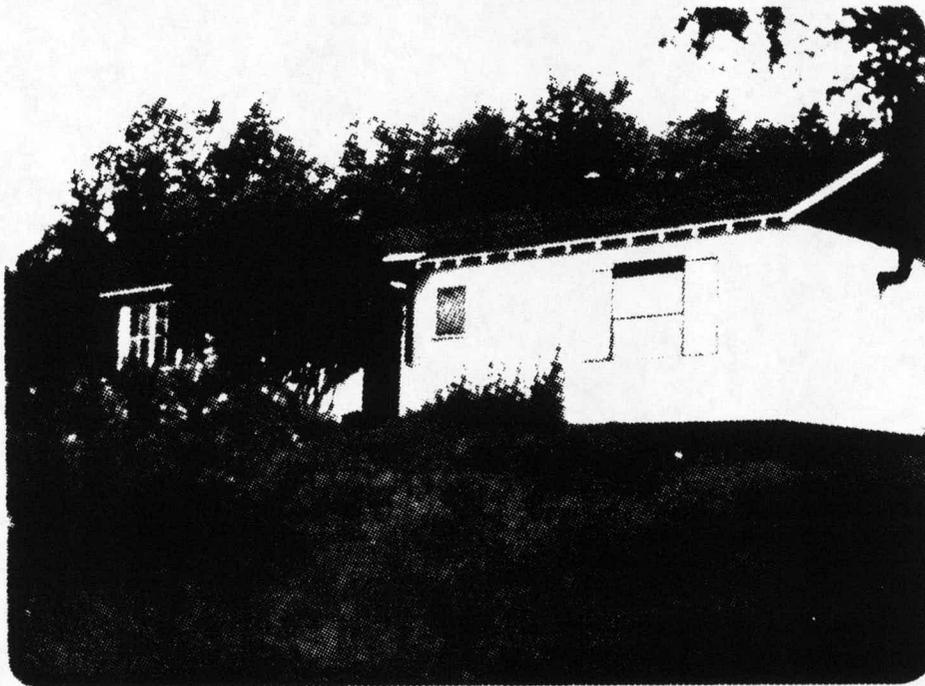
de 8 à 10 : très fort
de 5 à 7 : fort
de 2 à 4 : moyen
de -2 à 1 : faible

NOTE: Pour les bâtiments de construction récente, l'évaluation en fonction d'une valeur patrimoniale n'est pas applicable.

Fiche d'inventaire des bâtiments expropriés

Identification

Description Résidence secondaire



Évaluation du quotient patrimonial Non applicable

Valeur intrinsèque Incertaine (0)

Valeur extrinsèque Incertaine (0)

État physique Bon (1)

État didactique Médiocre (0)

Caractéristiques architecturales Toit à deux versants; bois

Bâtiments secondaires --

ANNEXE V

GRILLE D'EVALUATION
DE L'AUGMENTATION
DU NIVEAU SONORE

ANNEXE VI

CHEMINEMENT D'UN DOSSIER
D'EXPROPRIATION AU MINISTERE
DES TRANSPORTS DU QUEBEC

CHEMINEMENT D'UN PROJET D'EXPROPRIATION

Cheminement du projet:

La demande d'acquisition est préparée sous la responsabilité du directeur régional et acheminée au directeur des Acquisitions.

- 1- Le directeur des Acquisitions, en collaboration avec le chef du Service des expropriations, effectue ou fait effectuer la vérification nécessaire pour s'assurer notamment que le projet est prévu au plan d'équipement ou aux projets régionaux pour l'exercice financier mentionné à la demande, et que tous les autres documents accompagnant la demande sont joints, tels que: plan d'arpentage, descriptions techniques, liste des propriétaires, autorisations de la C.P.T.A.Q. et de l'Environnement etc.

Si la demande est complète, le directeur des Acquisitions signe la demande d'acquisition et l'envoie à la division des Opérations régionales pour exécution.

Si la demande d'acquisition est incomplète, le directeur des Acquisitions la retourne au demandeur en mentionnant les motifs de retour.

- 2- Dès réception de la demande d'acquisition ainsi que des documents l'accompagnant, le chef de la division des Opérations, en région, désigne le chargé de projet.

Le chargé de projet complète le plan de travail et le soumet au chef de la division des Opérations pour approbation. Sur le plan de travail, doivent-être clairement indiquées les dates suivantes:

- La date prévue de signification des avis d'expropriation,
- la date prévue de notification des avis de transfert de propriété,
- la date prévue de prise de possession envisagée,
- la date de la libération des lieux envisagée.

Ces dates sont déterminées par le chargé de projet en collaboration avec le chef de la division des Opérations, compte tenu des dates imposées par la Direction régionale (postes B et C) ainsi que des obstacles se trouvant dans l'emprise.

Lorsque le plan de travail est complété et approuvé, le chef de la division des Opérations l'envoie au chef du Service avec la demande de Décret et tous les documents devant être annexés à cette demande.

Le chef de la division des Opérations consulte le Contentieux du M.T.Q. pour savoir si les notaires des Affaires notariales (D.A.N.) peuvent effectuer le travail de vérification des titres de propriété où s'il y a lieu de confier ce travail aux notaires privés.

- 3A- Dès réception des documents concernant la demande de Décret, le chef du service des Expropriations en fait vérifier le contenu, effectuer le groupement nécessaire et l'achemine au Conseil des Ministres pour approbation. Il prend connaissance du plan de travail et le fait classer au dossier général.
- 4- Le chef de la division des Opérations fait effectuer les recherches nécessaires en vue de la confection du rapport général d'évaluation ainsi que des rapports individuels.

Il demande le choix de notaire aux expropriés, si les notaires de la D.A.N. ne peuvent effectuer les travaux de vérification des titres de propriété des expropriés, et fait parvenir ces renseignements au Contentieux du M.T.Q.

- 5- Le Contentieux du M.T.Q., section notariale, mandate les notaires désignés par les expropriés et leur fait parvenir les instructions nécessaires à la réalisation de leur mandat ou confie le mandat du projet d'expropriation aux notaires de la D.A.N.
- 6- Le chef de la division des Opérations approuve le rapport général préparé par le chargé de projet pour servir de base aux rapports individuels d'évaluation.
- 7- Le chargé de projet présente au chef de la division des Opérations, pour approbation, les rapports individuels d'évaluation.
- 7A- Au retour des Décrets approuvés, le chef du service fait effectuer le tri de ces Décrets et les achemine aux différentes divisions des Opérations en région pour action.
- 8- Dès la réception des études de titre de propriété des expropriés, soit en provenance des notaires de la D.A.N. ou des notaires privés, le chef de la division des Opérations possède tous les éléments pour faire débiter l'expropriation des immeubles requis ou à l'achat de gré à gré des propriétés.
- 9- Le chef de la division des Opérations, s'il a décidé de procéder par expropriation, fait parvenir à la Chambre de l'expropriation un plan d'expropriation ainsi que les descriptions techniques s'y rapportant et la liste des propriétaires à exproprier.

10- Dans le but de faire signifier les avis d'expropriation et après les avoir préparés, le chef de la division des Opérations fait mandater un huissier pour faire signifier ces avis.

11- L'huissier mandaté procède alors à la signification des avis d'expropriation conformément aux instructions qui lui ont été données par le chef de la division des Opérations.

Parallèlement à la signification, le chef de la division des Opérations réquisitionne les chèques d'indemnité provisionnelle ainsi que pour les déplacements.

12- Le chef de la division des Opérations procède à l'enregistrement des avis signifiés dans les délais impartis, (20 jours maximum à partir de la date de signification de l'avis d'expropriation).

13- Il procède de même pour la production des avis d'expropriation au Tribunal (20 jours maximum à partir de la date d'enregistrement de l'avis d'expropriation).

14- Lorsque les chèques d'indemnités provisionnelles sont émis, le chef de la division des Opérations les fait expédier aux notaires de la D.A.N., ou privés, selon le cas, en leur demandant de les remettre aux expropriés contre quittance provisionnelle dans un délai maximum de un mois. Passé cette date, il doit aviser le notaire de procéder à la remise du chèque dans les plus brefs délais ou si en cas d'impossibilité de remise, faire déposer ces chèques conformément à la procédure établie.

15- Pour la date prévue, le chef de la division des Opérations fait préparer les avis de transfert et fait mandater un huissier pour en effectuer la signification.

- 16- À la date prévue, le chef de la division des Opérations fait signifier les avis de transfert de propriété aux expropriés.
- 17- Après signification, le chef de la division des Opérations fait enregistrer l'avis de transfert de propriété à moins de contestation de la part de l'exproprié et à condition qu'il se soit écoulé un délai d'au moins 90 jours depuis la date de l'enregistrement de l'avis d'expropriation.
- 18- S'il n'y a pas eu de contestation de prise de possession des lieux et à condition qu'un délai de 15 jours, au minimum, se soit écoulé depuis l'enregistrement de l'avis de transfert, le chef de la division des Opérations peut prendre possession des lieux et libérer l'emprise de tout obstacle.
- 19- Dès que les obstacles sont enlevés de l'emprise par déplacement ou démolition, la Direction régionale peut faire exécuter les déplacements des utilités publiques, si nécessaire, et par la suite commencer les travaux routiers.

Le 22 septembre 1986

INTERVENANTS

EXTERNES INTERNES

DIRECTION RÉGIONALE
CONSEIL DES MINISTRES

BUREAU CENTRAL

BUREAU RÉGIONAL

A
DEMANDE D'ACQUISITION (V-597)

1
ENREGISTREMENT DE LA DEMANDE ET ENVOI À LA RÉGION (EXP-D)

2
RÉCEPTION DE LA DEMANDE ET PRÉ-REQUIS (EXP-D)

3
PRÉPARATION DES DOCUMENTS POUR DÉCRET ET ENVOI AVEC V-3075

CONSULTATION AVEC LA D.A.N. POUR EFFECTUER LE TRAVAIL NOTARIAL

4
ENQUÊTE SUR PLACE
MANDAT AU NOTAIRE DE LA D.N.A.
CHOIX DE NOTAIRE PAR L'EX-PROPRIÉ

5
MANDAT AU NOTAIRE PRIVÉ EXP-2

ÉTUDE DES TITRES DE PROPRIÉTÉ PAR LES NOTAIRES DE LA D.A.N. OU PRIVÉS

6
PRÉPARATION ET APPROBATION DU RAPPORT GÉNÉRAL

7
PRÉPARATION ET APPROBATION DES RAPPORTS INDIVIDUELS (EXP-1) (ESP-5 SOMMAIRE)

7a
ENREGISTREMENT DE LA DATE D'APPROBATION DU DÉCRET ET ENVOI À LA RÉGION (EXP-D)

8
RÉCEPTION DES ÉTUDES DE TITRES (EXP-2)

9
DÉPÔT AU TRIBUNAL DU PLAN ET DESCRIPTION DE L'IMMEUBLE OU PLAN GÉNÉRAL (EXP-D) (ART. 39)

10
PRÉPARATION DES AVIS, DÉSIGNATION DE L'HUISSIER (EXP-2)

11
SIGNIFICATION DE L'AVIS (EXP-2) D.P. POUR IND. PROV. ET DÉPLACÉ. (EXP-B) (1) (ART. 40)

(1) CODE DE PAIEMENT 1 POUR IND. PROV. 4 DÉPLACEMENT

MODE DE SIGNIFICATION PARTICULIER DÉTERMINÉE PAR LE TRIBUNAL (ART. 40-1)

12
ENREGISTREMENT DE L'AVIS D'EXPROPRIATION (EXP-2) (ART. 42)

DÉLAIS DE CONTESTATION POUR L'EXPROPRIÉ (EXP-4) 30 JOURS MAXIMUM (ART. 44)

13
PRODUCTION DE L'AVIS D'EXPROPRIATION AU TRIBUNAL (EXP-2) (ART. 42-1)

11a Fourniture de la liste des locataires et occupants par l'exproprié (ART. 41)

11b Modification aux locataires et occupants de bonne foi (EXP-2) (ART. 45)

14
EXPÉDITION DES CHÈQUES AUX NOTAIRES ET RÉCEPTION DES QUITT. PART. (EXP-C)

DÉPÔT DES CHÈQUES AU GREFFE DE LA COUR SUPÉRIEURE (EXP-7)

15
PRÉPARATION DES AVIS DE TRANSFERT ET DÉSIGNATION DE L'HUISSIER

90 JOURS MINIMUM (ART. 53-2) (30 JOURS MINIMUM DANS LE CAS D'UN DÉMEMBREMENT DE DROIT DE PROPRIÉTÉ)

16
SIGNIFICATION DE L'AVIS DE TRANSFERT DE LA PROPRIÉTÉ (EXP-3) (ART. 53-2)

MODE DE SIGNIFICATION PARTICULIER DÉTERMINÉ PAR LE TRIBUNAL

17
ENREGISTREMENT DE L'AVIS DE TRANSFERT (EXP-3) (ART. 53-1)

DÉLAI DE CONTESTATION DE LA PRISE DE POSSESSION (EXP-4) 15 JOURS

18
DATE DE PRISE DE POSSESSION (ART. 53-3)

16a Avis au locataire de l'indemnité futur de l'avis de transfert de propriété (ART. 53-8)

16b Versement de l'indemnité provisionnelle au locataire (ART. 53-9)

19
LIBÉRATION DE L'EMPRISE (EXP-3)

POSSÉSION DES LIEUX

DÉPLACEMENT DES UTILITÉS PUBLIQUES

B
DATE DE LA DISPONIBILITÉ DE L'EMPRISE

C
DATE DU DÉBUT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE

PÉRIODE PENDANT LAQUELLE L'ACQUISITION DE GRÉ À GRÉ PEUT ÊTRE EFFECTUÉE

PÉRIODE D'ACQUISITION PAR EXPROPRIATION

APPROBATION DES DÉCRETS

CHEMINEMENT DES PROCÉDURES D'ACQUISITION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

-  INTERVENANTS PRINCIPAUX
-  DEMANDES ET DÉLAIS PROGRAMMÉS PAR LA DIRECTION RÉGIONALE
-  OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LE BUREAU CENTRAL
-  OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LE BUREAU RÉGIONAL
-  ÉTAPES LÉGALES PROGRAMMÉES PAR LE BUREAU RÉGIONAL
-  PROCÉDURE DE TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ
-  Point de départ du suivi de projet
-  Étapes principales du suivi de projet
-  Étapes secondaires du suivi de projet

ANNEXE VII

CONDUITE ET SURVEILLANCE
DES TRAVAUX

EXTRAIT INTEGRAL DE: CAHIER DES CHARGES ET DEVIS MIN. DES TRANSPORTS DU QUEBEC 1986.

SECTION 6

SURVEILLANCE DES TRAVAUX

6.01 INTERVENTION DU SURVEILLANT

Le surveillant est habilité à juger de la qualité des matériaux et des ouvrages, à mesurer, calculer et établir les quantités des ouvrages exécutés. Lorsque l'exécution des travaux en rend pratiquement impossible le contrôle qualitatif et quantitatif, le surveillant en avise l'entrepreneur; dans un tel cas, ce dernier doit immédiatement suspendre les travaux de sorte que le contrôle quantitatif et qualitatif soit rendu possible.

Le surveillant indique tout ouvrage ou partie d'ouvrage qui ne répond pas aux exigences des plans et devis et qui, de ce fait, doit être reconstruit par l'entrepreneur à ses frais. Si l'entrepreneur prouve qu'il n'y avait aucune malfaçon, lors de la démolition de l'ouvrage ou partie d'ouvrage indiqué, il doit également refaire cet ouvrage ou cette partie d'ouvrage et s'il s'est conformé aux exigences de l'article 6.07, l'entrepreneur est payé pour le travail effectué, tant pour défaire que pour refaire l'ouvrage, aux prix du contrat ou à un prix convenu, par avenant au contrat, selon les stipulations de l'article 9.04.

Le surveillant ne dirige pas les travaux; il ne peut pas agir comme contremaître et ne peut pas remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur.

6.02 FONCTION DES INSPECTEURS

Les inspecteurs dépendent techniquement de leur chef de service respectif. Leur fonction consiste à aider le surveillant dans le contrôle qualitatif et quantitatif des travaux et leur présence sur les lieux ne relève pas l'entrepreneur de son obligation d'exécuter les travaux conformément aux plans, aux devis et aux règles de l'art.

Les inspecteurs n'ont pas le droit de modifier, de restreindre ou d'annuler aucune des clauses du contrat, d'approuver ou d'accepter aucune partie des travaux et de modifier les plans, croquis ou esquisses qui font partie du contrat.

Les inspecteurs ne peuvent pas agir comme contremaîtres, ni remplir d'autres fonctions relevant de l'entrepreneur. Les conseils qu'ils pourraient donner à l'entrepreneur ou à ses contremaîtres ne peuvent en aucune façon être interprétés comme liant le Ministère ou libérant l'entrepreneur de l'obligation d'exécuter les travaux en conformité du contrat.

L'entrepreneur ne doit pas travailler en dehors des heures régulières sans en aviser au moins 3 jours à l'avance le surveillant pour lui permettre de poster les inspecteurs nécessaires sur les travaux durant ces heures supplémentaires.

6.03 IMMUNITÉ ADMINISTRATIVE

Les fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes, d'erreurs ou d'omissions faits de bonne foi dans l'exercice de leur fonction.

6.04 PLANS REQUIS

Avant d'entreprendre les travaux, l'entrepreneur doit vérifier si des plans de construction plus détaillés que les plans de soumission sont requis.

A) Plans de construction

Les plans de construction énumérés au devis spécial et annexés au contrat décrivent, au moyen de profils et de dessins conventionnels, les lignes et niveaux, les terrassements, la sous-fondation, les fondations, le revêtement, les ouvrages d'art, etc. Les indications contenues dans ces plans ont la même valeur et comportent les mêmes obligations que les stipulations des devis, compte tenu de l'ordre de priorité mentionné à l'article 2.07.

L'entrepreneur doit constamment conserver sur le chantier pour consultation un exemplaire des plans, du Cahier des charges et des devis en vigueur.

B) Plans d'atelier

Les plans d'atelier sont tous les plans que doit fournir l'entrepreneur; ils ont pour objet de compléter, détailler ou expliciter les plans généraux d'une structure.

L'entrepreneur doit préparer et soumettre au surveillant les plans d'atelier requis selon les plans et devis du contrat.

Il ne doit pas procéder à la fabrication ou construction d'ouvrages nécessitant des plans d'atelier, des dessins d'exécution et des dessins d'assemblage, avant que ces documents n'aient d'abord été visés par le surveillant pour fins de conformité aux plans et devis.

Une période minimum de 2 semaines est requise au surveillant pour l'étude de ces plans ou dessins.

L'apposition d'un visa par le surveillant ne constitue qu'une approbation de principe et n'engage en aucune manière la responsabilité du Ministère quant à ces plans d'atelier dont l'entrepreneur est seul responsable.

Les ouvrages entrepris sans que les plans d'atelier exigés n'aient été fournis et visés par le surveillant peuvent être refusés par ce dernier. Les frais encourus sont à la charge de l'entrepreneur.

Tout plan nécessitant des calculs de structure ou s'appliquant à des travaux dont la nature constitue le champ de la pratique de l'ingénieur doit être signé et scellé par un membre de l'Ordre des Ingénieurs du Québec.

Les plans sont requis en 5 copies; il sont requis en 7 copies concernant les charpentes métalliques; ils doivent être de même dimension que les dessins du Ministère (ISO A1) et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère. Ils doivent indiquer clairement les détails de fabrication et d'assemblage, les marques d'identification concordant avec les plans du surveillant. L'entrepreneur doit vérifier sur place si les ouvrages décrits s'ajustent parfaitement aux ouvrages adjacents.

À la fin des travaux, l'entrepreneur doit remettre au Ministère une copie sur film sensibilisé de 0,8 mm d'épaisseur de tous les plans d'atelier que lui-même ou ses sous-traitants ont préparés au cours des travaux. Ces films doivent montrer les détails des travaux concernés tels que visés par le surveillant et tels qu'exécutés.

Les dessins de ces plans doivent être conformes à la norme CAN2-72.7M «Exigences relatives aux dessins destinés à être microfilmés».

C) Plans d'ouvrages provisoires

Un ouvrage provisoire est un ouvrage construit dans le but de permettre l'exécution de l'ouvrage permanent, e.g.: batardeau, étaie, système d'érection, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire, coffrage suspendu, coffrage en porte-à-faux, etc.

Avant d'entreprendre ces ouvrages, l'entrepreneur doit remettre des copies de ses plans au surveillant pour information.

Les plans d'ouvrages provisoires suivants doivent être signés et scellés par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec: batardeau métallique, étaie, système d'érection assemblé au chantier, pont temporaire, ouvrage de soutènement temporaire pour retenir une voie de communication, coffrage suspendu et coffrage en porte-à-faux de plus de 2,4 m de portée. Il en est de même pour tous les plans qui relèvent de l'exercice de la profession d'ingénieur.

Ces plans sont requis en 5 copies et le titre doit mentionner le nom, la localisation et le numéro du projet apparaissant sur les plans du Ministère.

Si les plans affectent un tiers, l'entrepreneur doit au préalable obtenir son approbation et fournir les copies additionnelles.

Le Ministère ne fournit pas les plans des ouvrages provisoires. Par exception, s'il les fournit et s'ils font partie des plans et devis du contrat, ils ont la même valeur et doivent être suivis avec la même rigueur que les plans des ouvrages d'art.

6.05 PRÉSENCE DE L'ENTREPRENEUR

L'entrepreneur doit maintenir sur le lieu des travaux un représentant responsable, autorisé à recevoir les communications du surveillant. Le domicile du représentant de l'entrepreneur ou tout autre endroit où il habite pour la durée des travaux doivent être clairement déterminés, avant que ne débutent les travaux.

6.06 PIQUETS ET REPÈRES

Pour fins de référence et de contrôle qualitatif et quantitatif des ouvrages, le surveillant établit sur le terrain les piquets et repères suivants

a) pour les travaux de terrassement:

Sur la ligne de centre de chacune des chaussées, lorsque cette ligne se situe hors une chaussée existante où est maintenue la circulation, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe.

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée, généralement à la limite de l'emprise, un piquet de chaînage et un point de niveau à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet sont inscrits le chaînage, sa distance de la ligne de centre et l'élévation de la ligne de sous-fondation (ou d'une autre ligne) par rapport au point de niveau, lorsque la liste des élévations n'est pas fournie par écrit à l'entrepreneur. Lorsqu'il y a déboisement, le point de niveau est généralement installé après l'essouchement, avant ou lors du mesurage des sections initiales.

b) pour les travaux de revêtement:

De chaque côté de la ligne de centre d'une chaussée ou d'un seul côté en retrait du revêtement, un piquet de chaînage à tous les 20 m et, s'il y a lieu, aux endroits de transition, d'intersection, de début et de fin de courbe. Sur le piquet est indiqué le chaînage et, si nécessaire, une distance et une élévation, généralement l'élévation de la fondation supérieure; en section urbaine en présence de bordures, puisards, regards, dans les courbes et autres, les points d'élévation peuvent être indiqués au 10 m.

c) pour les ouvrages d'art majeurs:

Un point de coordonnées avec deux axes principaux et un point de niveau.

d) pour les autres ouvrages tels que

- ponceaux:

Deux piquets et deux points de niveau déterminant l'axe central, les extrémités et les élévations amont et aval du fond du ponceau.

- glissières de sécurité:

Les piquets de début, de fin et des points de courbure; l'entrepreneur doit prendre lui-même les élévations à partir du revêtement ou de la fondation supérieure.

- murs, bordures:

Un piquet à tous les 20 m et aux endroits d'angle, de courbe et de transition; l'alignement est généralement en retrait par rapport à la ligne de centre de l'ouvrage et l'élévation du dessus de l'ouvrage est indiquée sur le piquet.

- puisards, regards, massifs d'éclairage, etc.:

Pour chacun de ces ouvrages, deux piquets sont implantés sur lesquels sont indiquées la distance de l'ouvrage, son ou ses élévations.

Pour l'égout pluvial, l'entrepreneur doit en répartir la pente entre deux puisards ou deux regards, selon les élévations qui lui sont fournies pour le fond de ces unités.

Si, au cours des opérations, les piquets et repères implantés une première fois par le surveillant viennent à disparaître, l'entrepreneur doit les remplacer lui-même, à ses frais.

Pour l'exécution des travaux de terrassement et de structure de chaussée, le surveillant remet à l'entrepreneur une liste où sont données les mesures de distance et d'élévation des fossés gauche et droit, les mesures d'alignement, de largeur et d'élévation de la sous-fondation ou d'une autre ligne et autres mesures de base non indiquées aux plans et devis et nécessaires à l'entrepreneur pour le piquetage exact des ouvrages.

Les données «limites extrêmes des terrassements» peuvent être aussi fournies à l'entrepreneur, mais ne peuvent être qu'approximatives particulièrement dans les coupes combinées de déblais de 2e et 1re classe; leur inexactitude ne modifie en rien l'obligation de l'entrepreneur d'exécuter les terrassements selon les pentes théoriques prévues aux plans et devis.

Toutes les mesures, à l'exception de celles énumérées ci-dessus, nécessaires à l'exécution des travaux sont faites par l'entrepreneur, le surveillant s'en tenant à la vérification. L'entrepreneur est tenu de compléter le piquetage général par un piquetage complémentaire qui consiste à reporter sur le terrain tous les points nécessaires à la construction et ce de façon à permettre une vérification facile et rapide. Dans le cas des ouvrages d'art, il doit indiquer sur le plan d'implantation le piquetage complémentaire qu'il entend faire et le procédé adopté à cet effet.

Les mesurages en vue du paiement des ouvrages sont faits par le surveillant.

6.07 INSPECTION

Le surveillant et les inspecteurs ont l'autorité d'inspecter les travaux en cours d'exécution, de même que les matériaux employés, commandés, en voie de préparation ou de transformation par l'entrepreneur et ses sous-traitants. Pour cela, ils doivent avoir accès à toutes les parties des travaux, aux ateliers, usines, carrières, etc. et sont alors soumis aux obligations contenues dans le programme de prévention de l'entrepreneur en ce qui a trait aux activités du chantier: circulation, port d'équipement... L'entrepreneur doit donc leur faciliter l'accomplissement rapide, complet et sécuritaire de leur inspection et est responsable de tout retard apporté par sa faute à cette inspection.

ANNEXE VIII

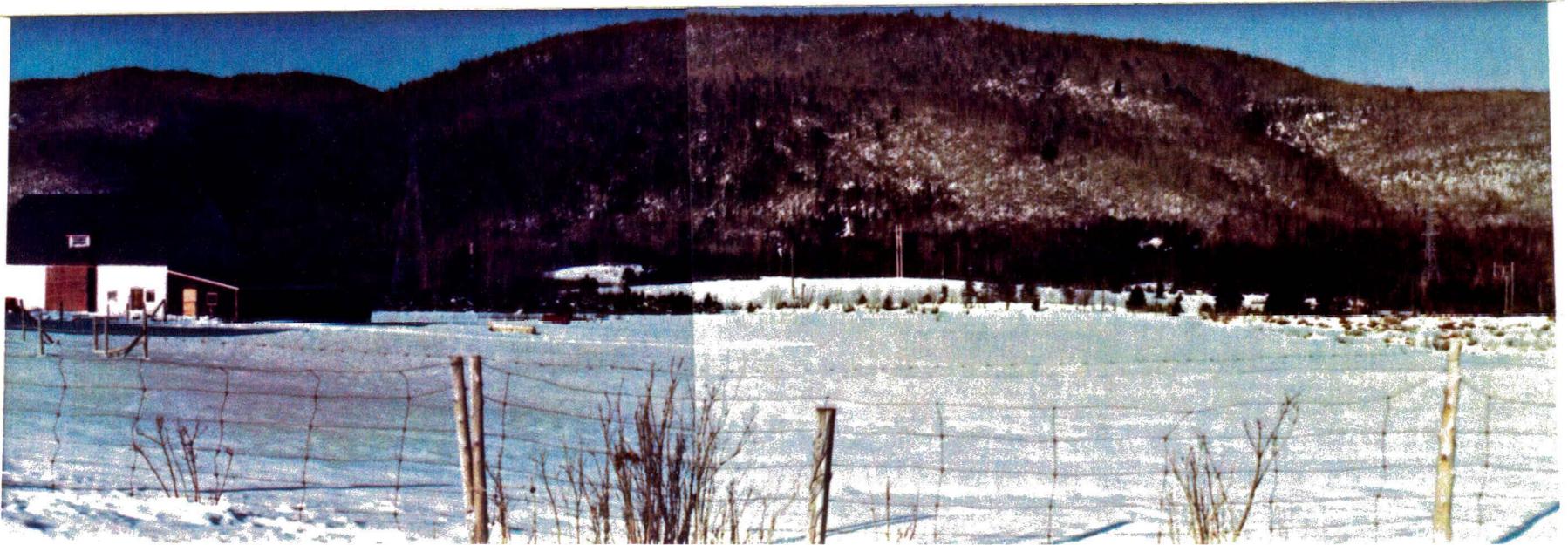
PHOTOGRAPHIES DE LA
ZONE D'ETUDE



Passage à niveau n° 15 localisé à l'ouest de la zone d'étude. Le nouveau tracé sera construit en coupe et en déblais dans le talus qui apparaît à gauche de la photographie.

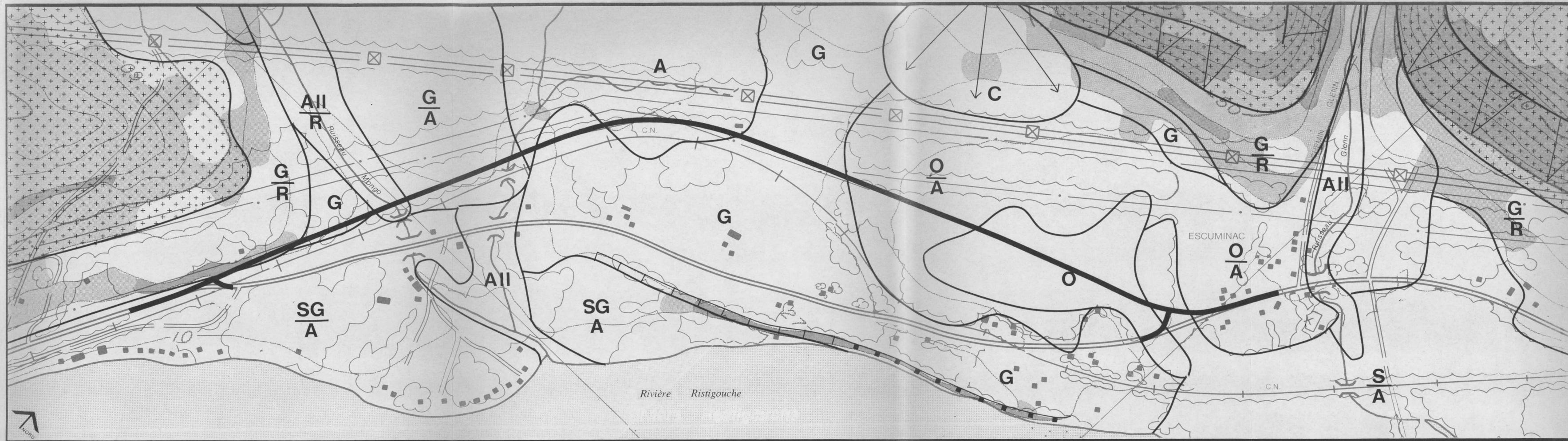


Passage à niveau n° 16 localisé à l'est de la zone d'étude



Vue partielle de l'exploitation agricole occupant les lots 247 et 248 de la Seigneurie de Shoolbred

DOSSIER CARTOGRAPHIQUE



Source du fond de plan: M.E.R. 1979
 ECHELLE: 1:5000
 0 50 100 150 200 m
 N° de projet: 4313-0000
 Equidistance des courbes de niveau: 10 mètres

ROCHE

TOPOGRAPHIE
 Penté
 0 à 15%
 15 à 30%
 30% et plus

SÉDIMENTOLOGIE
 ++ Substratum rocheux
 □ Sédiments meubles
 O Organique
 All Alluvions récentes
 C Colluvions
 SG Sable et gravier
 S Sable
 G Gravier

A Silt
 T Till

MORPHOLOGIE
 ↙ ↘ Cône de déjection
 ▤ Talus d'érosion fluviale
 ┌─┐ Falaise vive
 ▽ ▽ Escarpement rocheux

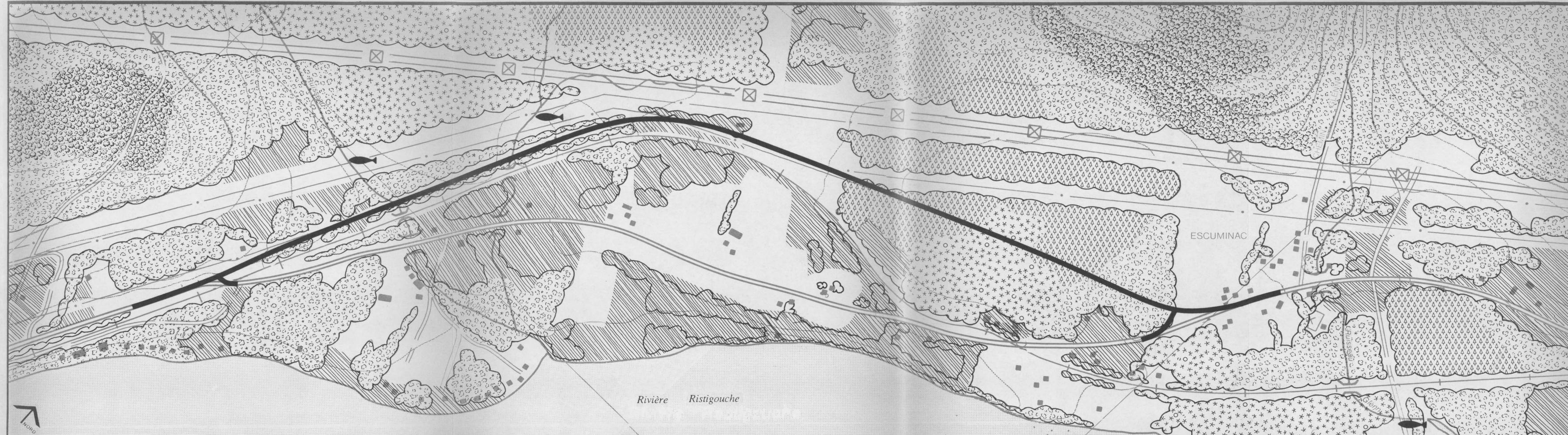
— Tracé retenu

Gouvernement du Québec
 Ministère de Transports
 Service de l'environnement

Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
 Tronçon Escuminac

Connaissance du milieu physique

figure 8



Source du fond de plan: MER 1979
 ECHELLE: 1:5000
 0 50 100 150 200 m
 N° de projet: 4313-0000
 Equidistance des courbes de niveau: 10 mètres

ROCHE

- VÉGÉTATION**
- Érablière
 - Cédrolière
 - Sapinière et pessière
 - Groupements feuillus ou mélangés
 - Friche ou boisés en régénération (moins de 20 ans)

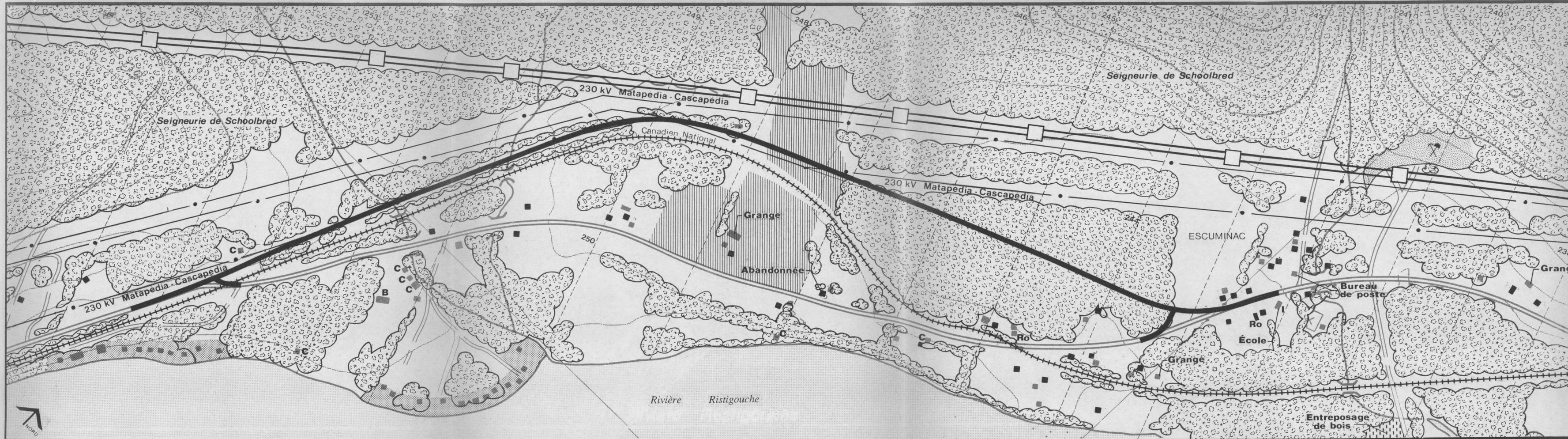
Habitat favorable pour les salmonidés

Tracé retenu

Gouvernement du Québec
 Ministère de Transports
 Service de l'environnement

Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
 Tronçon Escuminac

Connaissance du milieu biologique



Source du fond de plan MER 1979
 ECHELLE 1:5000
 0 50 100 150 200 m
 N° de projet 4313-0000
 Equidistance des courbes de niveau: 10 mètres

ROCHE

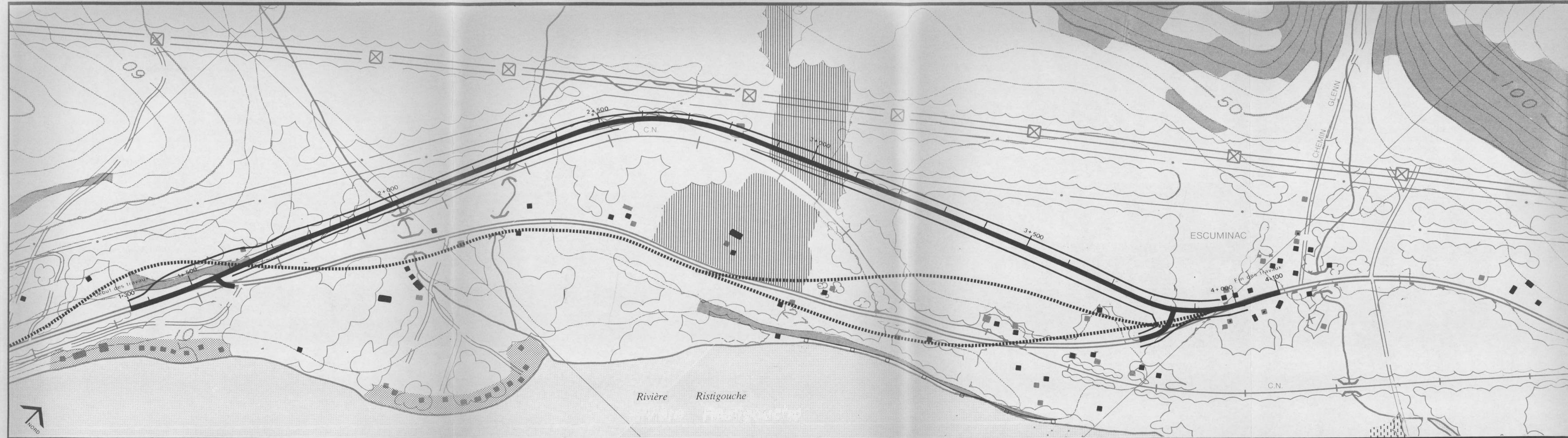
DOMAINE BÂTI

- | | | |
|---|--------------------------------|----------------|
| ■ Résidence permanente (unifamiliale) | ▨ Zone de villégiature | — Tracé retenu |
| B Résidence permanente (bifamiliale) | ☁ Limite des boisés | |
| Ro Maison mobile | — Ligne de transport d'énergie | |
| C Résidence secondaire (chalet) | ▨ Terre agricole cultivée | |
| ■ Bâtiment secondaire | ☒ Gravière | |
| I Bâtiment institutionnel | | |
| ▨ Industrie | | |

Gouvernement du Québec
 Ministère de Transports
 Service de l'environnement

Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
 Tronçon Escuminac

Connaissance du milieu humain



Source du fond de plan: MER 1979

ECHELLE: 1:5000



N° de projet: 4313-0000

Equidistance des courbes de niveau: 10 mètres

ROCHE

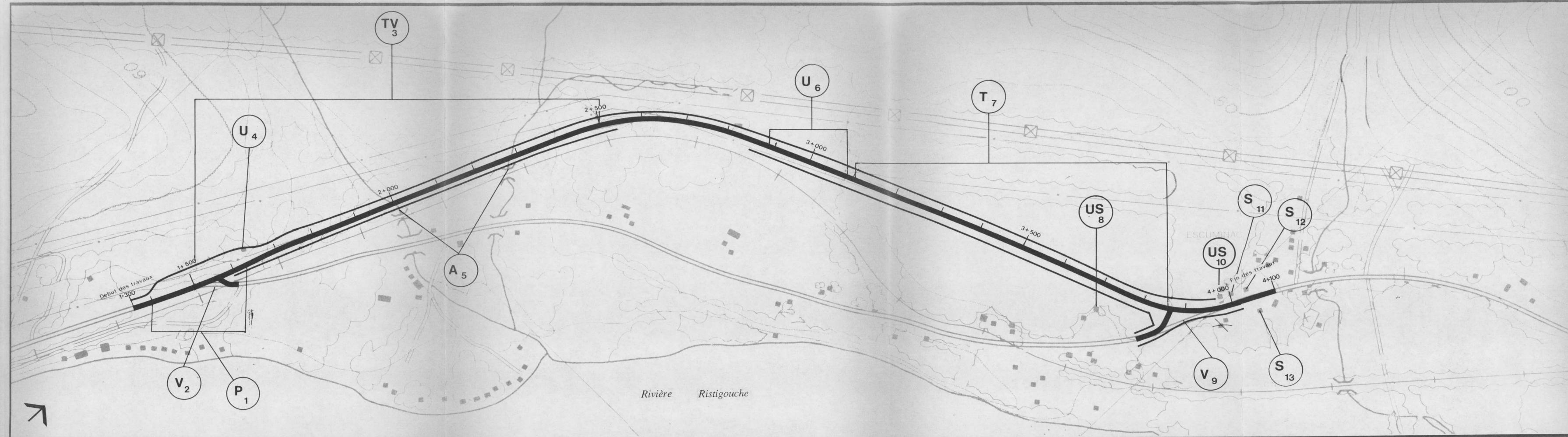
- Tracé de référence
- Emprise
- Chaînage (en mètres)
- Tracés non retenus

- Pente de 30%
- Résidences, commerces et institutions
- Terre agricole exploitée
- Zone de villégiature

Gouvernement du Québec
Ministère de Transports
Service de l'environnement

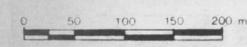
Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
Tronçon Escuminac

Étude de tracé



Source du fond de plan: MER 1979

ÉCHELLE: 1:5000



N° de projet: 4313-0000

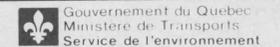
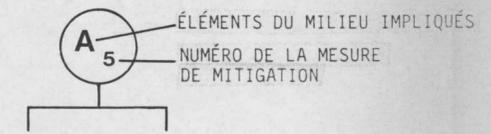
Équidistance des courbes de niveau: 10 mètres



- Tracé retenu
- Emprise
- 1+500 Chainage (en mètres)

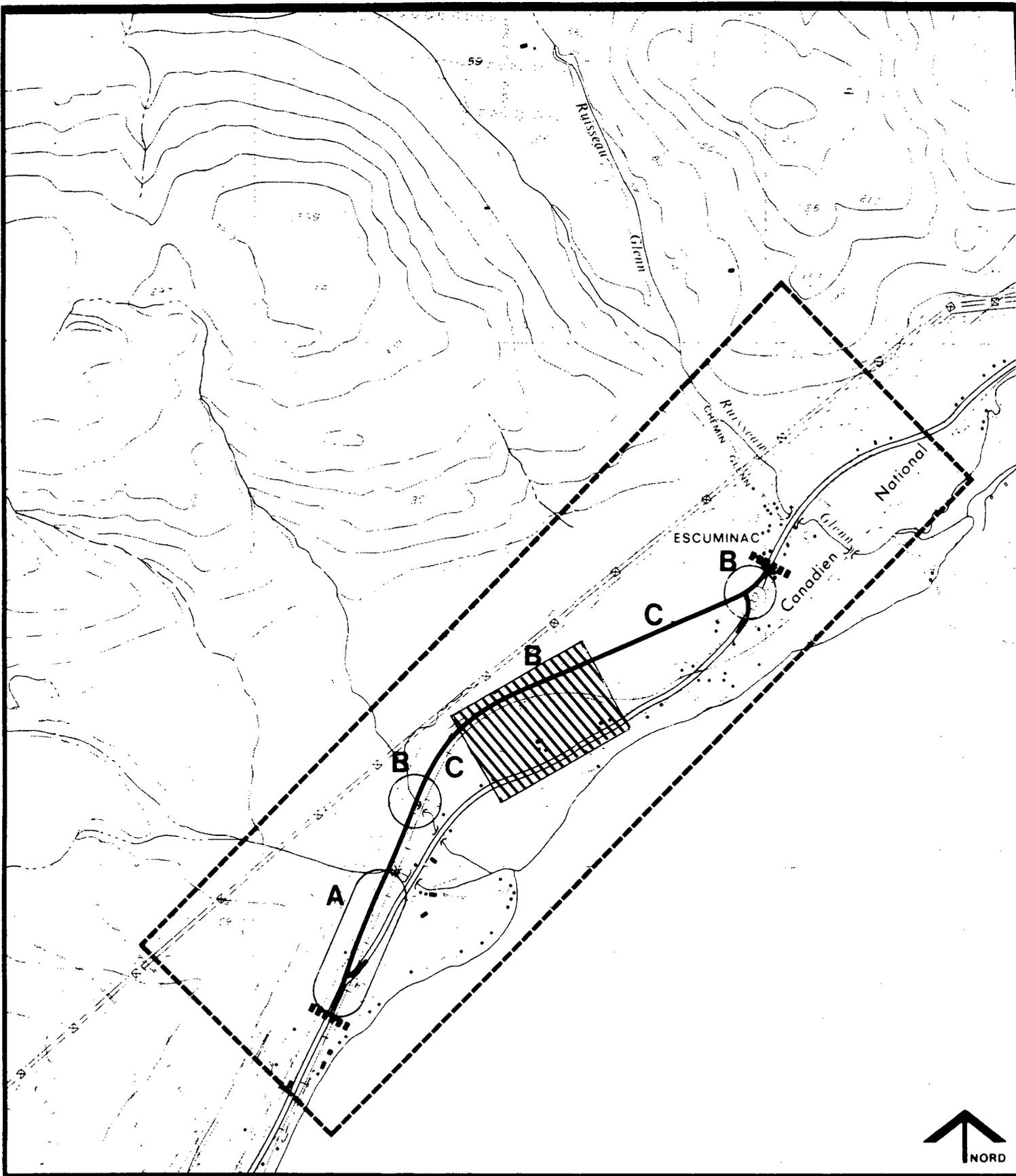
ÉLÉMENTS DU MILIEU IMPLIQUÉS

- P** Milieu physique
- T** Milieu biologique terrestre
- A** Milieu biologique aquatique
- V** Milieu visuel
- U** Utilisation du sol
- S** Climat sonore



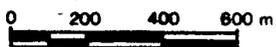
Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
 Tronçon Escuminac

Localisation des impacts et des mesures de mitigation



Source de fond de plan: M.E.R. 1979

ECHELLE 1 20000



N° de projet 4313 0000

Equidistance des courbes de niveau 10 mètres

- Limite de la zone d'étude
- Limite du projet
- Tracé de référence
- ▨ Reconnaissance de Duval, 1971

Potentiel archéologique théorique
 A : fort
 B : moyen
 C : faible

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'environnement

Étude d'impact
Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak-Bay
 Tronçon Escuminac

Potentiel archéologique

figure 13

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 361