



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

255 EST CRÉMAZIE 9^{ième} ÉTAGE

MONTREAL, QUÉBEC

H2M 1L5

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

réaménagement de la route 132

analyse de tracé

PRÉLIMINAIRE



CANQ
TR
GE
EN
674



ROCHE
Associés ltée
Groupe conseil

OCTOBRE 1980

553 386



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

réaménagement de la route 132

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

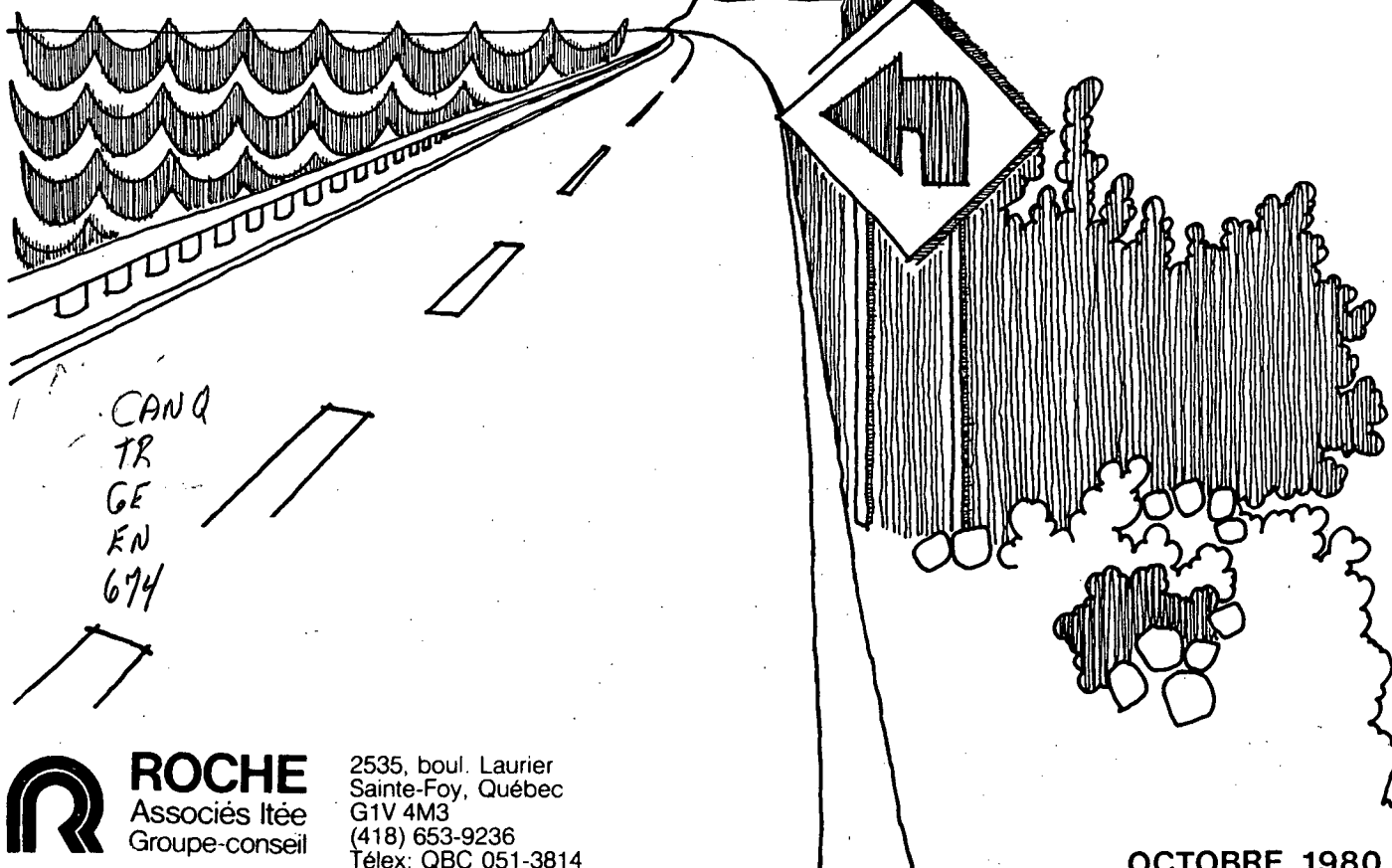
255 EST. CRÉMAZIE 9^{ème} ÉTAGE

MONTREAL, QUÉBEC

H2M 1L5

analyse de tracé

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
930, ch. Ste-Foy, 6^e étage
Québec (Québec) G1S 4X9



ROCHE
Associés Ltée
Groupe-conseil

2535, boul. Laurier
Sainte-Foy, Québec
G1V 4M3
(418) 653-9236
Télex: QBC 051-3814

OCTOBRE 1980

Prefer entirely I accept
over future laws
recommendations.

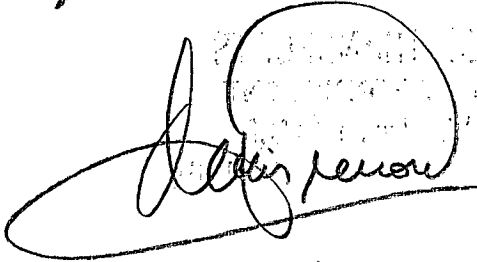
 80-11-21

TABLE DES MATIERES

PAGE

TABLE DES MATIERES

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

1.0 INTRODUCTION

1.1 Cadre et objectifs de l'étude

1.2 Méthodologie

2.0 PROBLEMATIQUE

3.0 PROJET

3.1 Nature du projet

3.2 Caractéristiques géométriques et structurales

4.0 APTITUDES ET CONTRAINTES DU MILIEU

4.1 Milieu physique

4.1.1 Relief

4.1.2 Climat

4.1.3 Géologie

4.1.4 Géomorphologie

4.1.5 Hydrologie

- 4.2 Milieu biologique
 - 4.2.1 Milieu marin
 - 4.2.2 Milieu terrestre
- 4.3 Milieu humain
 - 4.3.1 Cadre géographique
 - 4.3.2 Organisation socio-économique
 - 4.3.3 Infrastructure régionale
 - 4.3.4 Sites historiques et archéologiques
- 4.4 Milieu visuel
 - 4.4.1 Paysages de baie
 - 4.4.2 Peuplements côtiers
 - 4.4.3 Paysages de quai
 - 4.4.4 Paysages forestiers
 - 4.4.5 Paysages lacustres
 - 4.4.6 Synthèse du milieu visuel

5.0 ANALYSE DU TRACE

- 5.1 Introduction
- 5.2 Analyse du tracé en fonction de contraintes
- 5.3 Etudes détaillées
 - 5.3.1 Cap-au-Renard
 - 5.3.2 Ruisseau-des-Olives
 - 5.3.3 Madeleine-Centre
 - 5.3.4 Rivière-Madeleine
 - 5.3.5 Cloridorme

6.0 CONCLUSION

LISTE DES TABLEAUX

- 3.1 Caractéristiques géométriques et structurales de la route 132 projetée
- 4.1 Limites des 14 secteurs marins avec leur cote moyenne d'abondance
- 4.2 Valeur des contraintes attribuées aux secteurs marins
- 5.1 Analyse des tracés en fonction des contraintes
- 5.2 Cap-au-Renard : Comparaison des variantes
- 5.3 Ruisseau-des-Olives : Comparaison des variantes
- 5.4 Madeleine-Centre : Comparaison des variantes
- 5.5 Rivière-la-Madeleine: Comparaison des variantes
- 5.6 Cloridorme : Comparaison des variantes

LISTE DES FIGURES

- 1.1 Territoire à l'étude
- 3.1 Section type transversale Section I
(Anse-Pleureuse - Manche-d'Epée)
- 3.2 Section type transversale Section II
(Anse-Pleureuse - Manche-d'Epée)
- 3.3 Section type transversale Section III
(Cap-au-Renard - Anse-Pleureuse)
- 3.4 Section type transversale Section IV
(Cap-au-Renard - Anse-Pleureuse)
- 3.5 Section type transversale Section V
(Anse-à-Jean - Cap-au-Renard)
- 4.1 Les ensembles du relief
- 5.1 Cap-au-Renard
- 5.2 Ruisseau-des-Olives
- 5.3 Madeleine-Centre
- 5.4 Rivière-la-Madeleine
- 5.5 Cloridorme

I.O INTRODUCTION

1.0 INTRODUCTION

1.1 Cadre et objectifs de l'étude

La Direction des expertises et normes du ministère des Transports du Québec confiait en septembre 1979, au groupe-conseil Roche Associés Ltée, un mandat pour la réalisation d'une étude d'impact concernant la réfection de la route 132 entre Saint-Joachim-de-Tourelle et l'Anse-à-Valleau (fig. 1.1). Cette étude vise d'une part à évaluer les répercussions environnementales globales de ce réaménagement et d'autre part, à définir les mesures pouvant être prises pour atténuer l'ampleur et l'intensité des impacts attendus dans le territoire.

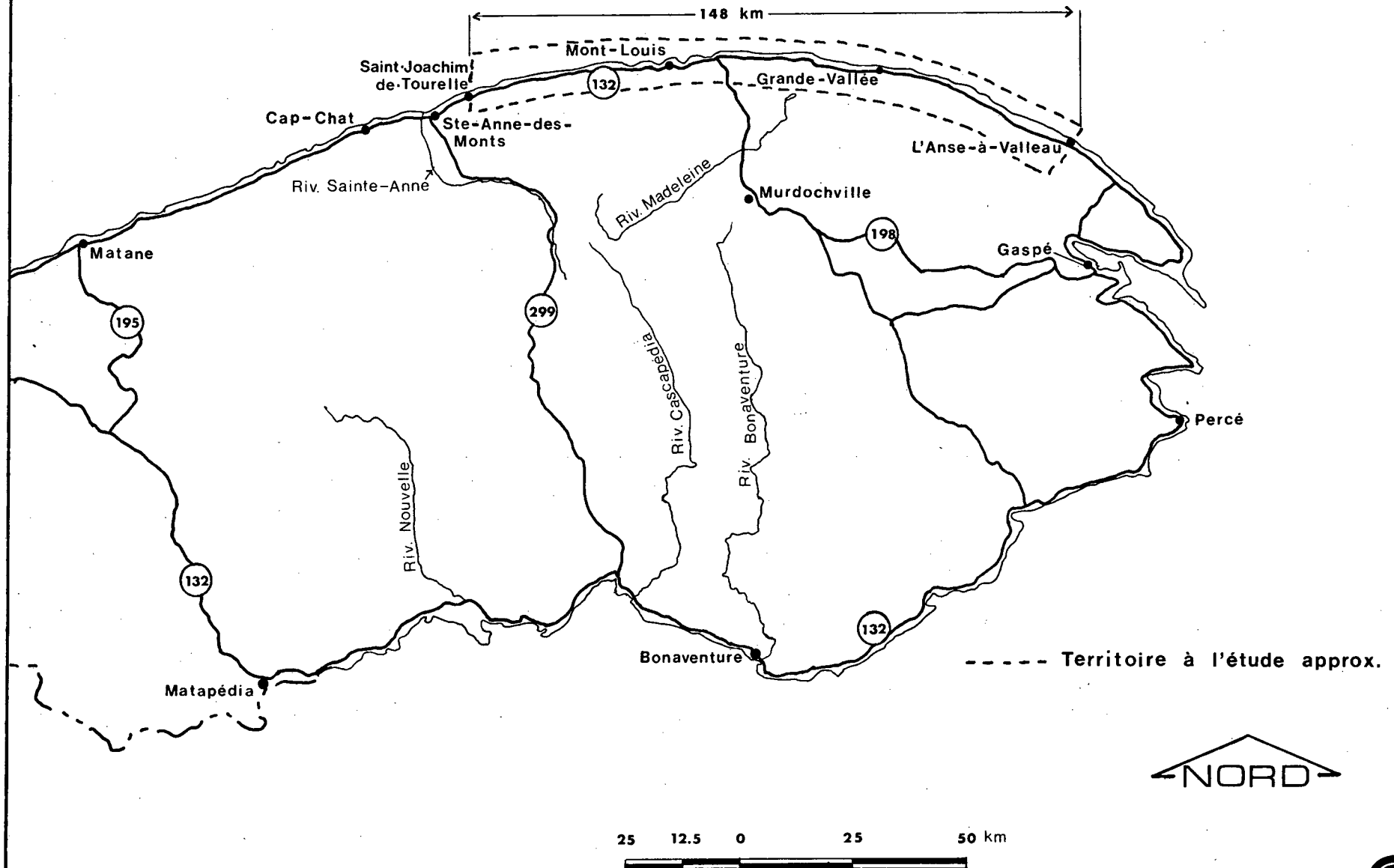
La présente étude fait suite au rapport d'analyse et d'inventaire du milieu récepteur. Elle propose un tracé de route optimal qui prend en considération tout autant les éléments biophysiques, humains et visuels que les mouvements de circulation et les critères de conception et de coûts.

Par la suite, une étude finale évaluera l'impact engendré par le tracé retenu sur le milieu récepteur. Des mesures de mitigation seront alors élaborées et chercheront d'une part, à minimiser les conséquences négatives du projet et d'autre part, à optimiser les effets bénéfiques sur le milieu environnant.

Le principal objectif du présent rapport consiste à réaliser la cartographie des principales contraintes du milieu récep-

FIGURE 1.1

TERRITOIRE À L'ÉTUDE



teur à partir desquelles se fera l'étude du tracé établi à l'avant-projet par le ministère des Transports. Au besoin, afin de minimiser les conséquences négatives sur l'environnement, des variantes de tracé pourront être élaborées et étudiées.

1.2 Méthodologie

A partir des cartes d'inventaire du milieu récepteur produites au rapport sectoriel no 1, il est possible de dégager les principales ressources et éléments du milieu qui représentent, par leurs valeurs biophysique, socio-économique et esthétique, des contraintes majeures au réaménagement de la route 132. Ces principales ressources sont cartographiées sur une carte à l'échelle du 1:20 000 (plans E-1 à E-7) sur laquelle est reporté le tracé de référence proposé par le ministère. A l'aide de cette carte, il est donc possible de visualiser les ressources et les éléments du milieu qui représentent des contraintes au tracé de référence du ministère des Transports.

Dans une phase subséquente, la carte des contraintes et aptitudes du milieu sert de base à l'évaluation comparée des variantes possibles de tracé, particulièrement dans les secteurs où le ministère envisage la construction d'une route indépendante de l'actuelle route 132.

Il s'agit par la suite, aux endroits où il y a incompatibilité entre le tracé et le milieu récepteur, de procéder à une évaluation comparative et minutieuse des avantages et des inconvénients de tracés optionnels, afin de trouver la solution optimale aux problèmes qui se présentent.

Pour dégager, parmi les tracés optionnels étudiés, celui qui offre la plus grande compatibilité avec les ressources et les fonctions du territoire, on procède, pour chacune des options, à une analyse comparative en s'appuyant sur l'analyse quantitative détaillée des divers éléments décisionnels (éléments d'ordres économique, technique et environnemental).

Dans un autre ordre d'idée, il faut mentionner que les plans et les cartes de contraintes comportent un système de chaînage à tous les kilomètres qui permet de mieux localiser les différentes zones sensibles (zones de contraintes) et de faciliter la compréhension du texte.

2.0 PROBLEMATIQUE

2.0 PROBLEMATIQUE

L'objectif premier poursuivi par le réaménagement de la route 132 est de la rendre conforme aux normes prévues pour les routes de cette catégorie en réduisant certaines courbes sous-standards et en élargissant l'emprise qui, actuellement, est souvent trop étroite pour permettre la création d'accotements.

A cet objectif premier s'ajoute la nécessité de procéder rapidement à d'importants travaux de réparation, notamment dans les secteurs de quais, compte tenu de leur très mauvais état. Il devient donc intéressant pour le ministère des Transports de combiner ces deux objectifs de façon à les réaliser simultanément. La résultante de ces travaux sera d'assurer une plus grande facilité et une meilleure sécurité des échanges entre les différents noyaux urbains desservis par la route 132.

Toutefois, il importe de ne pas considérer la présence d'une route uniquement en terme de lien pour le déplacement des hommes, des biens et services et de l'information. Une route doit également être considérée comme une structure pouvant avoir des incidences favorables ou défavorables sur les milieux naturel et humain. Evidemment ces incidences ne s'exercent pas de manière uniforme sur tout le territoire traversé et le long du corridor suivi. Elle se répartissent plutôt de manière intermittente en fonction des caractéristiques du milieu récepteur, de la nature des ressources en présence, des types de travaux effectués, etc.

L'implantation d'infrastructures routières peut souvent être incompatible avec l'aménagement ou l'exploitation de ressources non-renouvelables, ou difficilement renouvelables. La construction et l'utilisation de ces infrastructures peuvent également être à l'origine d'une foule de répercussions qui peuvent se perpétuer, tant au niveau du milieu biophysique que du milieu humain.

Ces considérations posent, d'une manière générale, la problématique soulevée par le réaménagement de la route 132.

3.0 PROJET

3.0 PROJET

3.1 Nature du projet

Le réaménagement de la route 132 implique environ 145 km de route et il s'effectuera généralement à partir de l'emprise de la route actuelle.

Même si le niveau de circulation moyen (J.M.A.) est peu élevé sur cette route, c'est plutôt le caractère provincial de la route 132 et son niveau de circulation estivale (J.M.E.) qui contribuent à exiger un standard élevé. Ainsi, pour que les tronçons à réaménager répondent le mieux possible aux normes qui sont établies pour une route de cette importance, la voie sera élargie et les courbes tant verticales qu'horizontales seront soumises à des critères de conception plus sévères.

3.2 Caractéristiques géométriques et structurales

La route projetée est de type provincial et la largeur nominale d'emprise requise est de 40 m. La chaussée sera constituée de deux voies de roulement, bordées chacune d'un accotement pavé. La voie et l'accotement auront respectivement 3,65 m et 3,00 m à l'ouest de l'Anse-Pleureuse alors qu'ils auront 3,50 m et 2,50 m à l'est de l'Anse-Pleureuse.

Nommé à juste titre "route des quais", ce tronçon de la route 132 longe le littoral sur 45 km. Il est important de souligner cette particularité car la construction d'une rou-

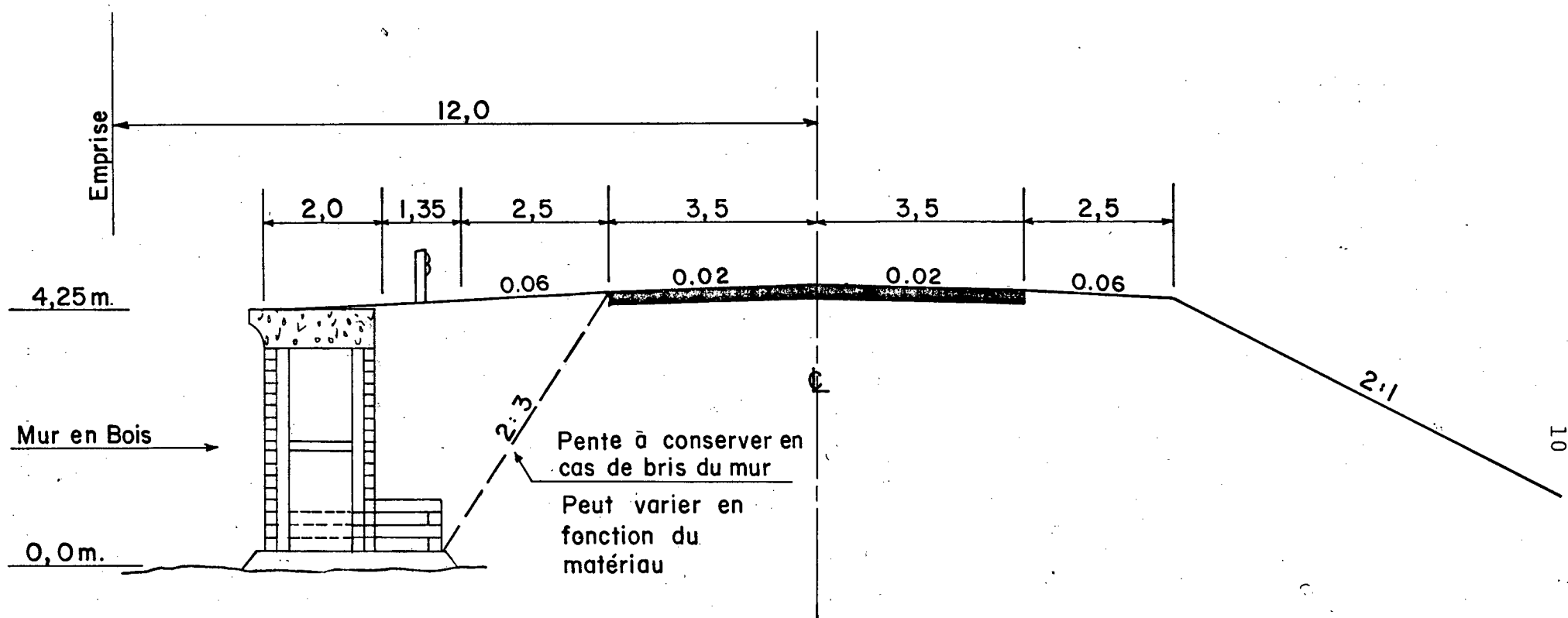
te sur le littoral de la mer est une entreprise particulière qui contraint le concepteur à utiliser des techniques bien spéciales. En fait, il existe deux types d'aménagements routiers spécifiques à un tel milieu: le mur vertical (quai de bois, de béton ou de terre armée) et l'enrochement.

Le tableau 3.1 et les figures 3.1 à 3.5 présentent respectivement les critères de conception et les sections types transversales de la route 132 projetée.

TABLEAU 3.1: CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES ET STRUCTURALES
DE LA ROUTE 132 PROJETEE

- 1- Nombre de voies: 2
- 2- Vitesse de design: 90 km/h
- 3- Largeur minimum d'emprise: 40 m
- 4- Largeur des voies: 3,65 m à l'ouest de l'Anse-Pleureuse
3,50 m à l'est de l'Anse-Pleureuse
- 5- Largeur des accotements: 3,00 m à l'ouest de l'Anse-Pleureuse
Pleureuse
2,50 m à l'est de l'Anse-Pleureuse
reuse
- 6- Distance de visibilité pour arrêt: 140 m
- 7- Visibilité au dépassement: 450 m
- 8- Longueur minimum de courbe: 300 m
- 9- Pente maximum: 8%
- 10- Rayon minimum horizontal: 340 m
- 11- Devers minimum: 2%
Devers maximum: 6%

ROUTE 132 Projetée



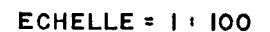
SECTION TYPE TRANSVERSALE

SECTION I

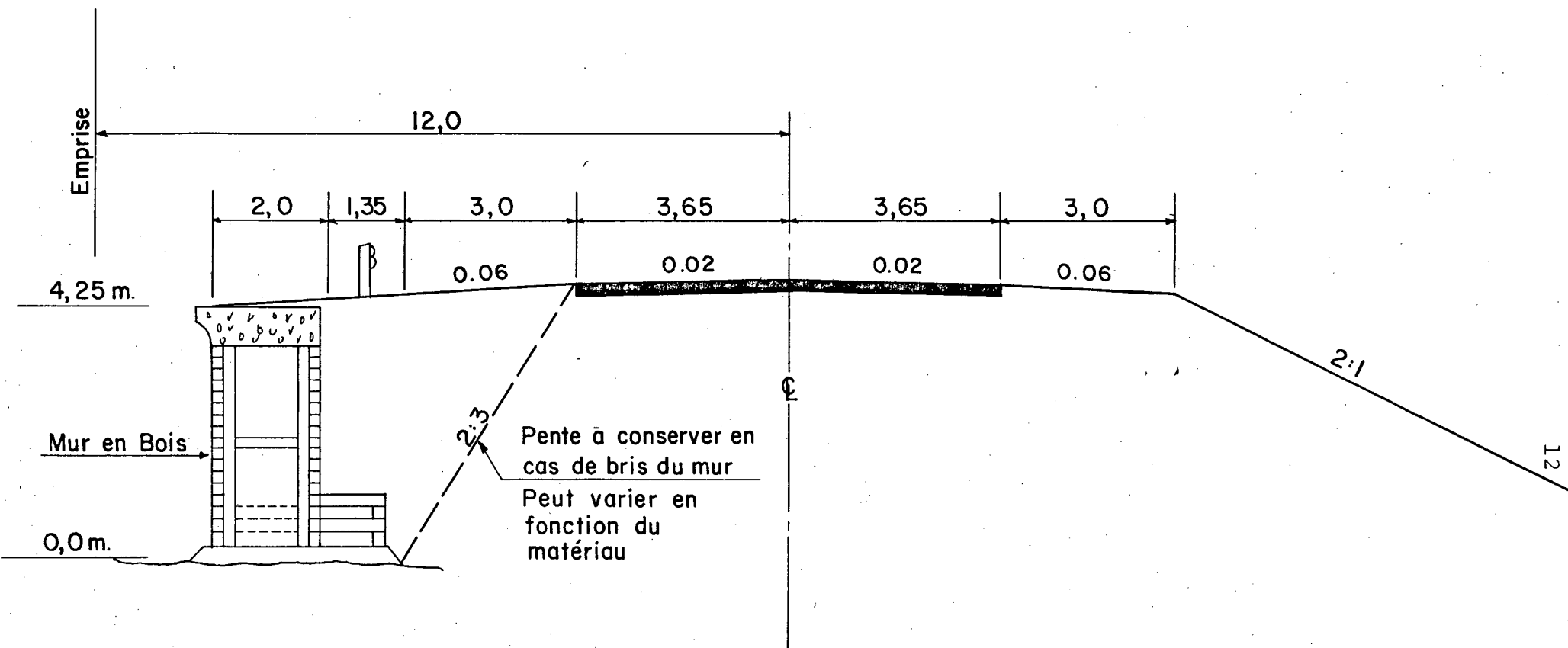
(ANSE-PLEUREUSE—MANCHE -d'ÉPÉE)

SECTION TYPE TRANSVERSALE

(ANSE-PLEUREUSE—MANCHE-d'ÉPÉE)



ROUTE 132 Projetée

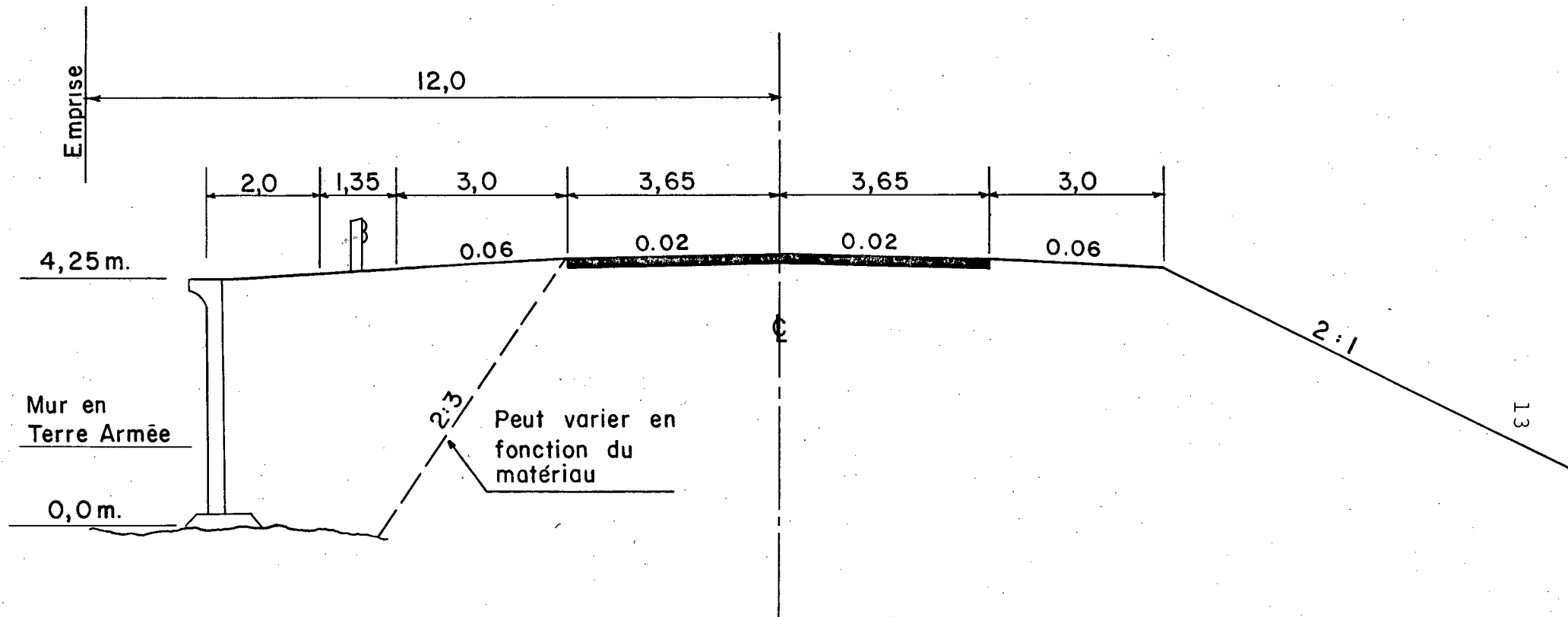


SECTION TYPE TRANSVERSALE

SECTION III

(CAP-AU-RENARD — ANSE-PLÉUREUSE)

ROUTE 132 Projetée



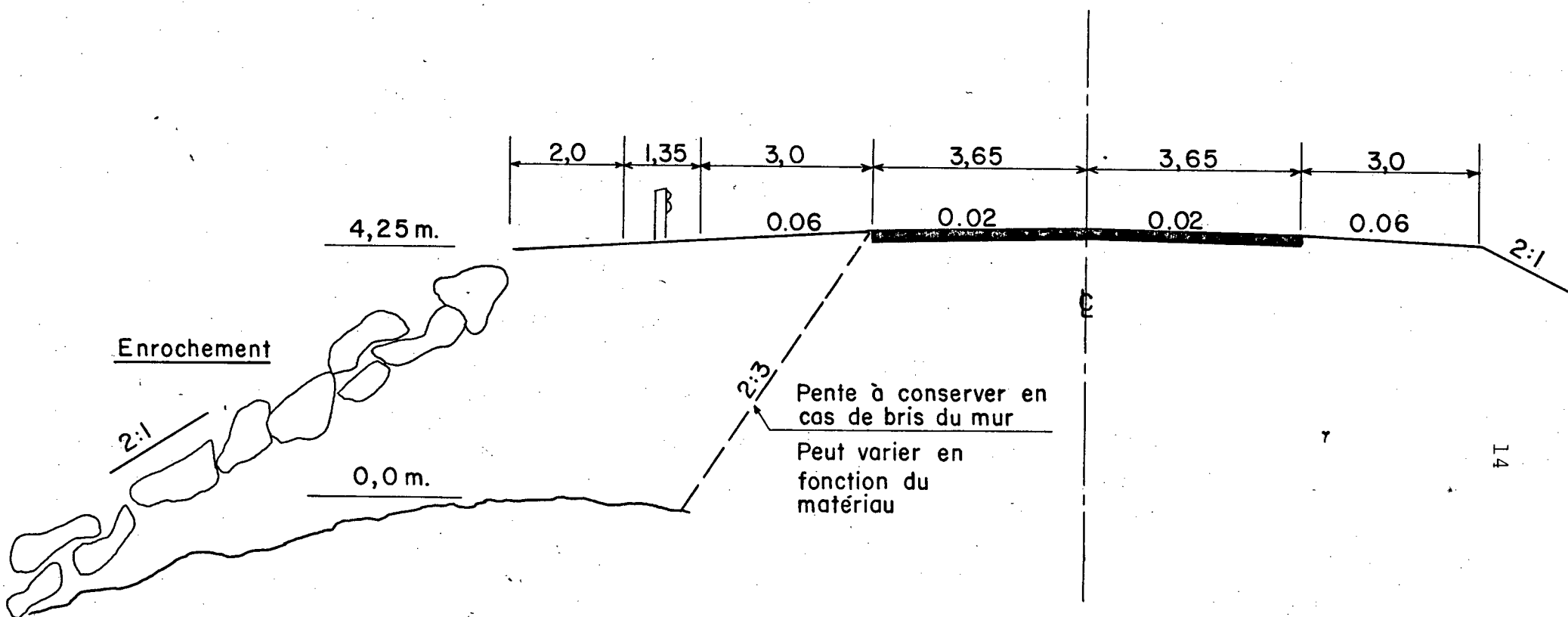
SECTION TYPE TRANSVERSALE

SECTION IV

(CAP-AU-RENARD — ANSE -PLEUREUSE)

FIGURE 3.4

ROUTE 132 Projetée



SECTION TYPE TRANSVERSALE

SECTION V

(ANSE-A-JEAN — CAP-AU-RENARD)

FIGURE 3.5

ECHELLE = 1:100

4.0 APTITUDES ET CONTRAINTES DU MILIEU

4.0 APTITUDES ET CONTRAINTES DU MILIEU

Dans la phase inventaire de la présente étude, plusieurs aspects biophysiques et humains ont fait l'objet de descriptions, de recherches et d'analyses(1). Ces divers aspects ne sont toutefois repris que dans la mesure où ils offrent des contraintes au réaménagement des secteurs à l'étude.

Les cartes synthèses d'aptitudes et de contraintes du milieu sont présentées en annexe au présent rapport (cartes E).

4.1 Milieu physique

L'analyse du milieu physique révèle que le relief de la Gaspésie a une incidence majeure sur l'ensemble des caractéristiques du milieu et un effet très restrictif sur l'emplacement du corridor routier.

4.1.1 Relief

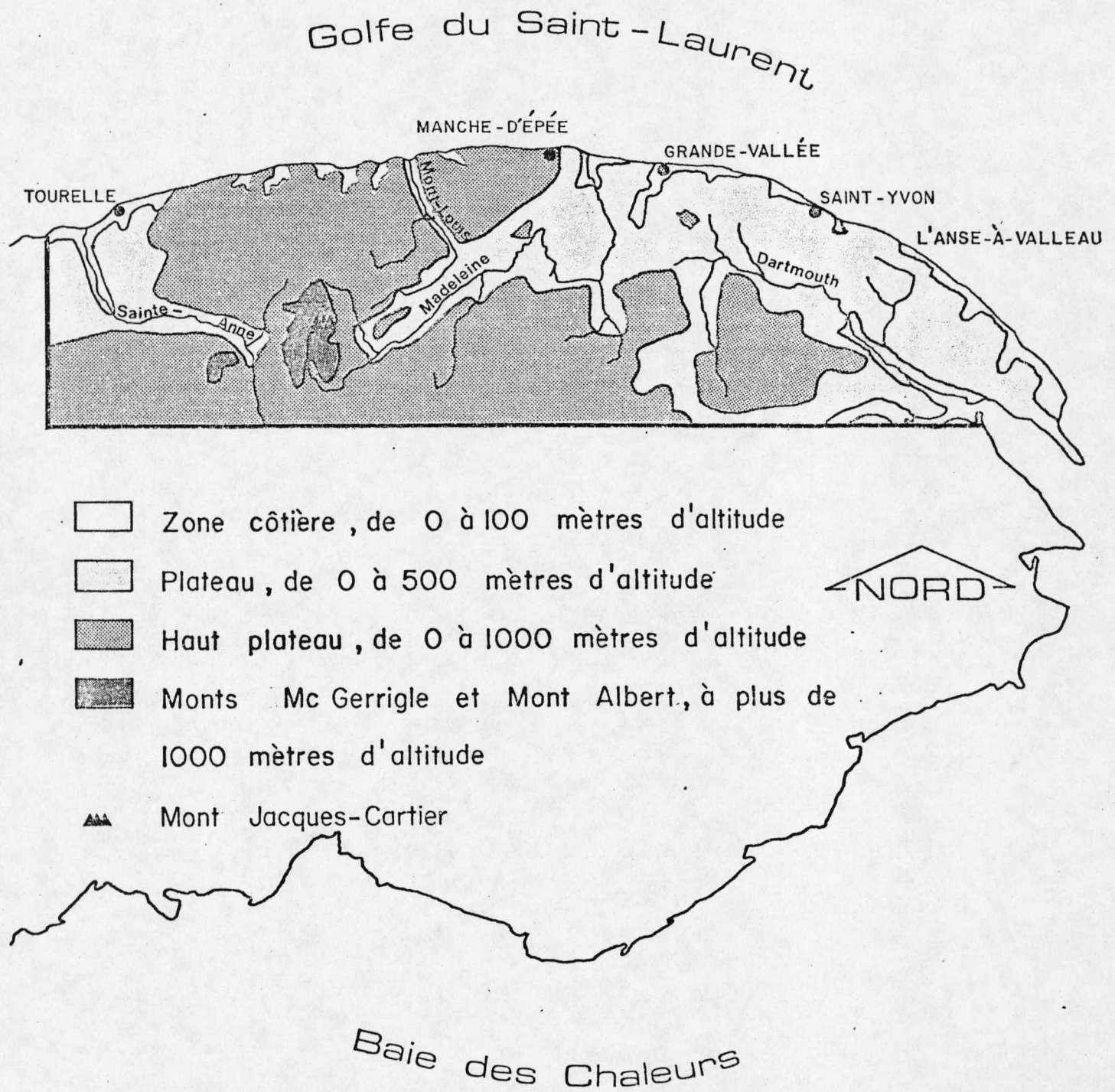
La côte gaspésienne est formée de deux plateaux distincts situés de part et d'autre de Manche-d'Epée et bordés d'un réseau discontinu de terrasses côtières.

a) Le haut Plateau

A l'ouest de Manche-d'Epée, le littoral est dominé par des falaises et des éboulis constituant le rebord septentrional

(1) Roche Ass., 1980. Inventaire et analyse du milieu. Etude d'impact sur l'environnement Route 132. Service de l'environnement, ministère des Transports du Québec, 187 pp. plus cartes.

FIGURE 4.1 LES ENSEMBLES DU RELIEF



échelle 1:1 000 000

du haut Plateau des Chics-Chocs. Pour bien saisir l'effet de barrière qu'exercent ces reliefs entre les villages de la côte, qu'il suffise de mentionner que les seuils, au niveau des interfluves, sont à une altitude variant entre 300 et 600 m. Ces conditions imposeraient, à un tracé situé sur le plateau, une pente moyenne de plus de 8% et des déblais et remblais énormes, ce qui est tout à fait inacceptable et justifie la variante de la route de quai.

b) Le plateau à Cuestas

A l'est de Manche-d'Epée, la situation est plus complexe. Le plateau est dominé par des cuestas disposées d'une manière oblique ou parallèle à la côte. Généralement, elles se succèdent vers l'intérieur en paliers successifs dont les plus élevés dépassent 300 mètres d'altitude. Ces fronts de cuestas, dont la pente naturelle est supérieure à 50%, ont un effet restrictif sur l'emplacement du corridor routier. On peut considérer les versants supérieurs à 25 mètres comme des contraintes d'ordre majeur car ils impliquent des déblais et des remblais d'autant plus importants que des voies destinées à la circulation lente devraient y être aménagées.

Au Ruisseau à Francis (km 90), à Pointe-à-la-Frégate (km 114) et à Saint-Yvon (km 124), le passage est bloqué par un front de cuestas qui aboutit obliquement à la côte. Dans ces trois cas, le relief à franchir est de l'ordre de 75 mètres, et représente un obstacle majeur qui justifie jusqu'à un certain point la route de quai.

A d'autres endroits, les fronts de cuestras sont parallèles à la mer, obstruant le passage sur une longue distance, comme de Grosse-Roche à Madeleine-Centre (km 74 à 78) du Grand Ruisseau à Grande-Vallée (km 92 à 96) et de Saint-Hélier à l'Anse-à-Valleau (km 127 à 143). Ces trois reliefs constituent des obstacles supérieurs à 100 mètres, mais peuvent, dans certains cas, être contournés par le biais de dépressions monoclinales entre les cuestras. L'accès à ces dépressions doit cependant se faire par des pentes inférieures à 8%, comme à Gros-Rocher et à Saint-Hélier; dans ces deux cas, la contrainte est moyenne alors qu'elle est majeure de Grand-Ruisseau à Grande-Vallée.

c) La zone côtière

Une zone côtière étroite et discontinue borde les deux ensembles précédents. Elle comprend d'une part, un réseau de terrasses littorales superposées et d'autre part, l'embouchure des grandes vallées fluviales. Ces deux sous-ensembles sont à une altitude inférieure à 100 mètres et présentent des caractéristiques géologiques et géomorphologiques identiques.

Certains raccordements entre différentes terrasses doivent recouper des talus ou longer des versants raides. Tous ces obstacles ont une hauteur inférieure à 25 mètres et représentent des contraintes mineures. Cette zone est sans contredit la plus apte à recevoir des infrastructures routières.

4.1.2 Climat

Les conditions climatiques qui prévalent dans le corridor de la route 132 sont peu contraignantes lorsqu'on les juxtapose aux autres caractéristiques du milieu physique. Si l'ensemble de ces conditions se répartit assez uniformément pour tout le territoire, il faut souligner que l'ensoleillement et le vent sont soumis à l'influence des grands reliefs. Ainsi, les secteurs de quais sont constamment à l'ombre et balayés par les vents. Cette spécificité du micro-climat gaspésien a un effet négatif sur la formation des embruns et du verglas sur la chaussée.

4.1.3 Géologie

L'exécution des déblais, leur réutilisation dans la construction des remblais et la stabilité des nouveaux versants sont des considérations qui s'intègrent aux estimations normales de construction routière. Dans ce sens, on constate que chaque grand ensemble du relief présente des caractéristiques géologiques spécifiques; seules les argiles de la zone côtière représentent un niveau de contrainte d'ordre mineur.

Dans le secteur de la route de quai qui longe les hauts plateaux, soit de Ruisseau-Castor à Manche-d'Epée, les obstacles sont, jusqu'à un certain point, sélectionnés en fonction de la qualité des formations rocheuses et des matériaux de pente; les contraintes d'ordre structural sont ainsi compensées par certaines aptitudes d'ordre lithologique (Grès de Tourelle, Y⁴, Y²).

Dans la zone des cuestas, il n'est pas toujours possible d'obtenir cette compensation d'ordre lithologique, car l'organisation du milieu naturel ou humain intervient dans le choix du tracé. Cependant, la seule formation meuble qui mérite considération dans cette zone, soit le till, se prête bien aux différents travaux d'aménagement.

La zone côtière se caractérise par l'importance de ses formations meubles d'origines littorale, deltaïque et glaciaire, ce qui élargit avantageusement le choix des matériaux de construction. Cependant, le rôle de la formation argileuse dans la distribution des principaux aquifères de la zone côtière et sa sensibilité à l'érosion constituent des contraintes d'ordre mineur.

4.1.4 Géomorphologie

Plusieurs processus géomorphologiques peuvent affecter la conception et l'entretien des aménagements routiers actuels et projetés. L'incidence des différents processus varie d'une région à l'autre, cependant, seule la formation des éboulis atteint une distribution importante et correspond effectivement à une contrainte moyenne.

Il faut souligner que la sensibilité des formations meubles varie selon la granulométrie et l'énergie associées au relief et/ou à l'agent d'érosion. Les éboulis qui caractérisent le paysage de la route de quais ont un angle de repos de 35° , c'est-à-dire une pente de 70%, ce qui étend considérablement les zones de fortes pentes identifiées sur la carte des aptitudes et contraintes. La limite inférieure des éboulis constitue, en principe, une limite à l'emprise de la route.

4.1.5 Hydrologie

Les caractéristiques hydrologiques des nombreuses rivières qui atteignent la côte ont déjà été évaluées lors de la construction des ponts existants. Le phénomène des embâcles est toujours à craindre à l'embouchure des principales rivières soumises aux mouvements de la marée, mais ce phénomène a peu d'incidences sur le tracé de la route comparative-ment aux contraintes offertes par le milieu biologique marin.

Du côté marin, quatre éléments sont susceptibles d'influencer l'exécution et l'utilisation des aménagements routiers, soit les embruns, le franchissement de la vague, la formation du pied de glace et les glaces de pression. Le niveau de contrainte offert par ces éléments varie selon la profondeur d'eau au droit des ouvrages, la pente de l'estran, l'imperméabilité, la porosité et la pente du parement de l'ouvrage.

De plus, le profil de la marée entre Saint-Joachim-de-Tourelle et l'Anse-à-Valleau montre que son amplitude augmente en remontant vers l'estuaire; ce qui implique un ajustement adéquat des cotes d'arase des ouvrages de protection.

Comme les difficultés reliées à la construction de la route de quai augmentent normalement avec la profondeur d'eau, la ligne des basses eaux constitue, d'une certaine manière, une limite au-delà de laquelle le milieu hydrologique pose une contrainte à l'édification d'une route.

En ce qui concerne l'approvisionnement en eau potable, le seul secteur litigieux est celui de Portage-Saint-Hélier à l'Anse-à-Valleau (km 127 à 143), alors que la route longe un ruisseau sur lequel la poissonnerie de l'Anse-à-Valleau possède une prise d'eau.

4.2 Milieu biologique

4.2.1 Milieu marin

L'inventaire de la zone intertidale marine visait principalement à évaluer l'importance des ressources intertidales du territoire à l'étude. Les relevés ont porté uniquement sur le benthos de la zone intertidale, car la faune et la flore benthiques qui colonisent ce milieu constituent le premier maillon quantifiable et facilement mesurable de la chaîne alimentaire. Par conséquent, ils donnent une image assez fidèle de la valeur biologique et biogénique du milieu.

Lors de l'inventaire, des cotes moyennes d'abondance de la macroflore et de la macrofaune benthiques ont été attribuées aux quatorze secteurs marins impliqués dans le réaménagement de la route 132.

De plus, des décomptes ont été effectués dans plusieurs secteurs afin d'obtenir une estimation de la densité réelle des organismes. Les résultats ont permis d'une part de confirmer que les cotes d'abondance étaient de bons descripteurs de la densité des organismes et d'autre part, de démontrer que les densités observées dans le territoire soutenaient la

comparaison avec les résultats obtenus dans certaines zones de l'estuaire du Saint-Laurent. Toutefois, il semble que les ressources intertidales de la région étudiée soient très peu utilisées, de façon directe, à des niveaux trophiques supérieurs. Enfin, l'inventaire a permis de mettre en lumière certains facteurs du milieu qui conditionnent l'abondance des organismes.

Le tableau 4.1 présente les limites géographiques des quatorze secteurs marins et les cotes moyennes d'abondance qui leur sont associées. Il appert que les plus fortes abondances se retrouvent dans les secteurs situés de part et d'autre de Mont-Saint-Pierre. Ces secteurs occupent une longueur totale de 9,5 km, soit 15% de la zone marine à l'étude. Il faut souligner ici que dans plus de 25% de cette zone à bon potentiel, la route 132 est déjà réaménagée (secteur 7).

Des zones à potentiel relativement moyen et faible occupent respectivement 63% et 22% du territoire étudié.

L'abondance des organismes benthiques est un bon estimateur de la valeur biologique du milieu. Par conséquent, les secteurs marins constituent une contrainte dans la mesure où leur cote moyenne d'abondance est élevée. Ainsi, les zones dont la cote moyenne est supérieure à 2,8 constituent une contrainte majeure alors que celles dont la cote est inférieure à 2,0 présentent une contrainte relativement faible. Les zones à contraintes sont présentées sur la carte synthèse des contraintes du milieu récepteur et les valeurs des contraintes attribuées aux secteurs à l'étude sont reproduites au tableau 4.2

TABLEAU 4.1: LIMITES DES 14 SECTEURS MARINS AVEC LEUR COTE MOYENNE D'ABONDANCE*.

	COTE MOYENNE D'ABONDANCE (1 à 4)
1. Anse à Jean à Cap au Renard (3,8 km)	2,7
2. Cap-au-Renard à Cap à la Marte (2,6 km)	2,7
3. Pointe Noire à Cap Marsoui (5,4 km)	2,5
4. Rochers Penchés à Ruisseau-à-Rebours (7,7 km)	2,7
5. Baie de la Rivière à Claude ouest (0,6 km)	4,0
6. Rivière-à-Claude à 1,5 km vers l'est (1,3 km)	4,0
7. Petit Cap à Mont-Saint-Pierre (2,6 km)	3,5
8. Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis (4,8 km)	3,6
9. Anse à Thibault à Ruisseau-des-Olives (3,2 km)	2,8
10. Anse-Pleureuse à Gros-Morne (6,7 km)	2,1
11. Gros-Morne à Manche-d'Epée (7,0 km)	1,7
12. La Grande Anse à Cap Barré (9,6 km)	2,6
13. Cap Blanc à Petite Anse (2,6 km)	3,0
14. Pointe Sèche à Anse de l'Etang (3,8 km)	2,9

* Les cotes varient de 1 à 4, le chiffre le plus élevé correspondant à l'abondance la plus forte (voir: Roche Ass. 1980, Rapport d'inventaire et d'analyse du milieu, ministère des Transports).

TABLEAU 4.2: VALEUR DES CONTRAINTES ATTRIBUEES AUX SECTEURS
MARINS

<u>Secteur</u>	<u>Contrainte</u>
1. Anse à Jean à Cap au Renard	Moyenne
2. Cap-au-Renard à Cap à la Marte	Moyenne
3. Pointe Noire à Cap Marsoui	Moyenne
4. Rochers Penchés à Ruisseau-à-Rebours	Nulle*
5. Baie de la Rivière à Claude ouest	Majeure
6. Rivière-à-Claude à 1,5 km vers l'est	Majeure
7. Petit Cap à Mont-Saint-Pierre	Nulle*
8. Mont-Saint-Pierre à Mont-Louis	Majeure
9. Anse à Thibault à Ruisseau-des-Olives	Majeure
10. Anse-Pleureuse à Gros-Morne	Faible
11. Gros-Morne à Manche-d'Epée	Faible
12. La Grande Anse à Cap Barré	Moyenne
13. Cap Blanc à Petite Anse	Majeure
14. Pointe Sèche à Anse de l'Etang	Majeure

* Ces secteurs sont actuellement aménagés.

4.2.2 Milieu terrestre

A- Végétation forestière

Le rapport d'étape "Inventaire et analyse du milieu"⁽¹⁾ présente une classification des peuplements selon leur potentiel écologique et économique ainsi que leur pourcentage d'occupation pour chacun des tronçons.

Il ressort, suite à cette classification et à l'étude des cartes d'inventaire biologique, que la végétation forestière n'offre qu'une très faible résistance au réaménagement de la route 132.

En effet, le couvert forestier de l'emprise se compose en majeure partie de peuplements en régénération ou de peuplements résineux dont la valeur écologique et économique est très faible. De plus, la route n'affecte aucun peuplement de grande valeur tel l'érablière.

Il faut cependant souligner que le tronçon de Grand Etang à l'Anse-à-Valleau (km 127,5 à 143,0) présente une certaine résistance face au réaménagement de la route. D'une part, au niveau de ce tronçon, la route traverse le domaine forestier sur une grande distance et d'autre part, elle risque d'affecter deux bétulaies considérées comme ayant un assez bon potentiel écologique en raison de leur rareté. Cependant, la résistance est somme toute faible étant donné que la route ne passe qu'à proximité de ces peuplements sans les traverser.

(1) Op. cit.

B- Faune terrestre

a) Orignal

L'orignal ne présente qu'une faible résistance au réaménagement de la route 132 puisqu'aucun ravage ou potentiel de ravage n'a été identifié par le M.L.C.P. à l'intérieur du corridor à l'étude. L'orignal change d'ailleurs de lieu de ravage à chaque année, et même parfois au cours du même hiver. De plus, le couvert végétal offre en général un bon potentiel pour cet ongulé.

b) Cerf de Virginie

Quoique le ministère ait localisé quelques zones potentielles de ravage à l'intérieur du corridor à l'étude, il n'en demeure pas moins que le cerf de Virginie constitue une résistance mineure face à la reconstruction de la route 132. Parmi les zones potentielles de ravage identifiées, seule celle localisée près du lac Asselin (km 107) est affectée par la route. Il faut toutefois noter que l'ancienne route traversait déjà cette zone et que le réaménagement dans ce cas ne consiste qu'à élargir la route existante.

c) Le castor

Le territoire à l'étude présente un très faible potentiel d'habitat pour ce mammifère. Le gradient des cours d'eau, la nature et la forme du matériel géologique de surface ne rencontrent pas les exigences d'habitat de ce mammifère et ne lui permettent pas de s'établir avec succès dans le territoire à l'étude.

A la lumière de ces données, on peut conclure que le castor ne présente aucune résistance face au réaménagement de la route 132.

C- Faune piscicole

En ce qui concerne la faune piscicole, les contraintes importantes se situent au niveau de la rivière Madeleine, classée rivière à saumon par le M.L.C.P. C'est principalement au moment de la montaison du saumon et de la truite de mer que la contrainte sera forte. Cette période critique s'étend de la mi-juin à la fin septembre.

Quelques autres rivières de moindre importance abritent également des salmonidés anadromes. Il s'agit des rivières Anse-Pleureuse, Mont-Louis et Petite-Madeleine.

4.3 Milieu humain

4.3.1 Cadre géographique

Le territoire à l'étude se limite à une étroite bande du littoral de la partie nord de la péninsule gaspésienne. A l'extrémité est de ce territoire, on assiste à la disparition progressive des terrasses marines qui avaient permis, jusque là, le peuplement continu de la côte. Pour une grande partie du territoire, l'oekoumène se limite aux rares endroits où les terrasses marines auront pu s'édifier au profit de l'apport d'alluvions des rivières.

Le peuplement s'est modelé aux exigences de cet environnement. Ainsi, il se distribue en chapelet le long de la côte et, dans les secteurs les plus hostiles, les villages sont fortement agglomérés et entrecoupés d'espaces ne portant aucune trace de peuplement.

Dans la majorité des cas, les propriétés sont situées très près du tracé de la route actuelle. Le nouveau tracé de la route 132 se doit de desservir tout aussi adéquatement la population riveraine. En ce sens, les aires d'habitation constituent une zone d'aptitude privilégiée pour le réaménagement de la route 132. Par contre, aucune amélioration sensible ne peut être apportée à cette route (élimination de courbe et élargissement) sans qu'elle n'occasionne de nombreuses expropriations; le domaine bâti exerce donc également une contrainte sur le réaménagement de la route 132.

L'intensité de ces contraintes variera suivant la localisation, le nombre et la nature de ces expropriations. Ainsi, on parle de contraintes majeures lorsqu'il s'agit d'expropriations localisées au niveau du noyau central du village ou de l'agglomération. En pareil cas, il est pratiquement impossible de relocaliser les bâtiments sur place, de sorte que l'expropriation de propriétés risque de détruire la trame urbaine des localités affectées. Ces cas sont cependant assez exceptionnels puisque de façon générale, au niveau des villages, on conserve l'emprise de la route actuelle. De plus, l'utilisation d'une emprise de secteur urbain au centre des agglomérations limite le nombre d'expropriations.

Enfin, on relève des contraintes de moyenne à faible intensité lorsqu'il s'agit d'expropriations localisées dans les secteurs de peuplements côtiers (section rurale des localités). Règle générale, ces expropriations sont rendues nécessaires par l'élargissement de la route. Comme il est la plupart du temps possible de relocaliser ces bâtiments sur place, le niveau de contrainte est plus faible et varie suivant le nombre d'expropriations, la nature et l'état de ces bâtiments.

L'étroitesse de l'oekoumène et les conflits possibles dans l'utilisation du sol, la forme particulière du peuplement, la longueur des déplacements et l'amélioration des communications sont autant de contraintes ou d'aptitudes du milieu que l'on peut associer au cadre géographique général.

4.3.2 Organisation socio-économique

Démographie

La population totale de l'ensemble des municipalités formant le territoire à l'étude ne dépassait pas 9 000 habitants en 1976. Les quatre centres les plus importants (Cloridorme, Grande-Vallée, Saint-Joachim-de-Tourelle et Saint-Maxime-du-Mont-Louis) ont des populations respectives d'environ 1 500 habitants. Les autres municipalités (6) atteignent rarement le seuil des 500 habitants.

L'ensemble des localités ont connu une baisse constante de population au cours des dernières années. On retrouve la même tendance dans tout l'Est du Québec, avec toutefois moins d'ampleur.

Activité économique

L'économie du territoire n'est pas dominée par un secteur d'activité en particulier. Toutefois, le secteur primaire, par le nombre d'emplois qui s'y rattachent directement et par ceux qu'il génère au niveau des activités secondaires, remplit le rôle de moteur de l'économie régionale. A cela s'ajoute un secteur tertiaire important, en grande partie tributaire de l'activité touristique régionale.

L'agriculture est peu développée. La configuration de la côte limite les aires de pâturage aux terrasses marines du littoral et aux petites vallées donnant sur la mer.

Ces parcelles de terres possèdent cependant un très bon potentiel agricole (classes 2 et 3 selon l'Inventaire des terres du Canada). L'influence maritime adoucit le climat de sorte qu'on compte un nombre de jours sans gel supérieur à la moyenne enregistrée ailleurs dans les Appalaches ou en Abitibi.

Compte tenu de ces conditions favorables pour le développement de l'agriculture et du projet de la Commission de protection du territoire agricole du Québec d'étendre sa juridiction à l'ensemble du territoire québécois dans un avenir rapproché, il est plus que probable que ces terres soient retenues dans la zone agricole protégée par la Loi, avant même le début du réaménagement de la route 132. Les secteurs ayant un fort potentiel agricole, et à plus forte raison lorsque ces terres sont en exploitation, s'ajouteront donc aux autres contraintes du milieu.

Il s'agira de contraintes majeures, compte tenu de la rareté des sols agricoles dans la région et des efforts que le gouvernement du Québec déploie partout ailleurs pour les sauvegarder. Par conséquent, même si en principe le ministère des Transports n'a pas à se soumettre à la lettre de la Loi 90, on est en droit de s'attendre à ce qu'il en respecte l'esprit et qu'ainsi, il évite de perturber le domaine agricole.

La sauvegarde des emplois agricoles devrait être un autre élément qui guide l'intervention du ministère d'autant plus que les emplois sont rares et qu'ils sont très coûteux à créer. C'est une raison de plus qui devrait inciter le ministère à ne pas perturber les exploitations agricoles en production.

Le secteur forestier occupe une place prépondérante dans l'économie régionale. On retrouve une scierie importante à Marsoui (Consolidated Bathurst - division Marsoui), tandis que de plus petites entreprises sont localisées à Saint-Mar-te et à Grande-Vallée. La constance des approvisionnements, associée aux programmes gouvernementaux de développement de l'industrie du sciage dans l'Est du Québec, contribuera dans le futur à la stabilité de cette activité économique sur le territoire à l'étude.

La pêche, bien qu'elle caractérise la région, n'occupe que 5% de la population active. C'est cependant un élément important du tissu économique régional; de par son caractère saisonnier, elle offre un complément à d'autres activités, notamment l'exploitation forestière. Les retombées de la pêche sont encore plus importantes dans les localités où sont établies les usines de transformation; c'est le cas à Saint-Joachim-de-Tourelle, Cloridorme et l'Anse-à-Valleau.

A un autre niveau, on a déjà fait remarquer que la côte gas-pésienne figure parmi les itinéraires touristiques les plus fréquentés au Québec. Les données de circulation illustrent cependant que la partie de la côte comprise dans le territoire à l'étude jouit d'un achalandage moindre. On explique, en partie, cette situation par le mauvais état de la route qui, suscitant par endroit un sentiment d'insécurité chez l'utilisateur, aurait un effet dissuasif sur la fréquentation touristique. Le caractère touristique de la côte exerce une contrainte de moyenne intensité en regard du projet de réaménagement de la route puisque la réalisation des travaux coïncide avec la période de forte affluence.

4.3.3 Infrastructure régionale

Le faible peuplement de la côte, la longueur du territoire (145 km) et surtout l'absence de centres de peuplement important obligent les résidents à couvrir des distances importantes pour avoir accès à la gamme complète de services commerciaux et administratifs. Les villes de Gaspé et de Saint-Anne-des-Monts dispensent ces services spécialisés à la population du territoire.

La route 132 est la seule voie de communication routière reliant les différents villages de la côte. Il n'y a aucun service de transport aérien à l'intérieur du territoire et les activités portuaires sont en déclin au point où seul le port de Mont-Louis enregistre des activités de transbordement de marchandises en 1978-79. La route 132 joue donc un rôle vital au chapitre de la structuration du territoire.

4.3.4 Sites historiques et archéologiques

Selon des informations obtenues du ministère des Affaires culturelles, un certain nombre de sites archéologiques, déjà identifiés, se trouvent sur le territoire à l'étude. Quelques-uns seront perturbés par le nouveau tracé ou l'élargissement de l'emprise de la route. La liste des sites préhistoriques déjà identifiés figure en annexe (Annexe 1).

Etant donné que la côte gaspésienne a été le théâtre de peuplements au cours de la période amérindienne, de même que sous les régimes français et anglais, le potentiel archéologique et historique est très important. Comme ce n'est pas l'ensemble du territoire qui a fait l'objet d'un inventaire, d'autres sites risquent d'être perturbés par le projet de réaménagement.

4.4 Milieu visuel

La qualité visuelle du corridor à l'étude est tributaire de la magnificence du paysage de la côte gaspésienne. Toute la beauté des panoramas repose sur les caractères marqués des éléments du milieu physique. A cela s'ajoutent les composantes du milieu humain qui, par leur grande intégration au milieu naturel, renforcent la valeur du cadre paysager général.

La renommée des beaux panoramas de cette partie de la côte gaspésienne n'est plus à faire. C'est le circuit touristique le plus fréquenté au Québec. Chaque année, des milliers de touristes viennent faire "le tour de la Gaspésie", consacrant en cela le caractère exceptionnel de cet itinéraire.

Comme pour d'autres sites connaissant un degré de fréquentation comparable, c'est un dosage bien équilibré de dépaysement et de confort qui assure la grande popularité à ce circuit touristique. Si le réaménagement de la route peut contribuer à accroître la sécurité de l'utilisation, il ne faudra pas, en contre partie, que les travaux se fassent au détriment de l'exotisme du paysage.

Compte tenu de l'unicité de ce circuit touristique et des coûts considérables qu'implique le réaménagement de la route 132, il est normal de s'attendre non seulement à ce que la route cadre bien avec le milieu naturel mais plus encore qu'elle en permette la mise en valeur optimale. Pour ce faire, il est essentiel de préserver les éléments qui font

l'originalité des différents panoramas. Un inventaire détaillé des caractères particuliers du paysage, réalisé au cours d'une phase antérieure de l'étude, a permis d'identifier clairement les éléments dont il faut tenir compte en regard du réaménagement.

Lors de cet inventaire, on a identifié quarante-trois itinéraires où les caractères du paysage sont homogènes. L'analyse de ces unités visuelles a permis de les regrouper suivant cinq grands types de paysage:

- . paysage de baie
- . peuplement côtier
- . paysage de quai
- . paysage forestier
- . paysage lacustre

Les éléments dominants et leur agencement spatial diffèrent d'un paysage à l'autre et contribuent à susciter un intérêt plus ou moins grand. Le plus souvent, cet intérêt résulte de la nature même des éléments qui composent le paysage et des contrastes harmonieux entre ceux-ci, contrastes de formes, de coloris ou de textures. L'intérêt est relié également à l'expérience spatiale de l'observateur, à la notion d'échelle et de proportion.

On comprend, dès lors, toute l'importance de l'infrastructure routière dans le cadre paysager général. Elle est perçue à la fois comme élément structurant le paysage et comme point d'observation à partir duquel l'observateur découvre

ce paysage. D'une part, la structure de la route devra répondre à des critères d'esthétique partout où elle est perçue comme un élément dominant du paysage. Cette remarque vaut principalement pour les secteurs de routes de quai et ceux compris dans les baies. D'autre part, le tracé de la route devra faire en sorte de mettre en valeur la beauté du paysage naturel. Ces considérations varient d'un type de paysage à un autre de sorte que la nature et le niveau de contrainte sont particuliers à chacun d'eux.

4.4.1 Paysages de baie

Les paysages de baie sont caractérisés par une ouverture sur le milieu marin et un profil en arc des différents éléments morphologiques du milieu naturel. La configuration du milieu humain (habitation, infrastructure routière) renforce, dans la plupart des cas, les caractéristiques dominantes du paysage naturel.

Ici plus que partout ailleurs, la route est présente dans le paysage. La courbure de la côte assure un contact visuel permanent avec la structure de la route. Le mur vertical du quai produit une coupure très nette entre le milieu marin et le milieu terrestre tout en accentuant le profil en arc si caractéristique à ce paysage. La structure en bois du quai, en plus d'allier des qualités esthétiques indéniables, prolonge dans le mode de construction le caractère artisanal du mode de vie propre à ces petits villages gaspésiens.

4.4.2 Peuplements côtiers

Les paysages caractérisés par un peuplement côtier ont dans l'ensemble un intérêt visuel beaucoup plus faible. D'une part, leurs caractères sont mal définis de sorte qu'aucun élément ne prédomine, et d'autre part, c'est un paysage commun au panorama du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, d'où son manque d'originalité. Ces considérations alliées à l'aspect linéaire du corridor et à l'absence d'articulation du tracé de la route, donnent un caractère monotone au paysage. Le peuplement accentue ce profil en long puisque les bâtiments se distribuent de façon éparse de part et d'autre de la route et qu'il est difficile d'identifier le noyau central des localités traversées.

Les courbes qui jalonnent ces itinéraires et, en certains endroits, le non-alignement des maisons par rapport à la route atténuent le profil en long du paysage.

4.4.3 Paysages de quai

Les secteurs de route de quais comptent parmi les paysages les plus typiques du panorama de la côte gaspésienne. L'intérêt et surtout l'unicité de ce paysage sont attribuables aux caractères marqués du milieu physique auxquels sont assujettis les éléments du milieu humain. Ainsi, l'importance de la falaise et l'étroitesse de la plate-forme d'abrasion contraignent le tracé de la route à adopter un profil qui épouse intimement le contour de la côte. Un sentiment d'harmonie, de symbiose se crée alors entre le milieu naturel et l'infrastructure routière existante.

La route des quais produit des contrastes de forme et de texture, d'un grand intérêt visuel. D'un côté, la falaise présente un plan opaque alors qu'à l'opposé, l'immensité du paysage marin offre un point de vue ouvert sur l'infini. Ces contrastes sont accentués par la coupure très nette que produit la structure linéaire des quais. Ceux-ci occupent une emprise minimale du côté marin, procurant des points de vue intéressants sur l'estran, zone de contact naturel entre les milieux terrestre et marin. Les murs verticaux constituent un mode de construction intéressant sur le plan visuel parce qu'ils ont le double avantage d'accentuer le contacte naturel des éléments du paysage sans pour autant sacrifier le contour naturel de la côte. Le dynamisme du paysage est un autre élément qui contribue grandement à l'intérêt visuel de ces itinéraires de route de quais. Les nombreuses courbes produisent une articulation intéressante dans le paysage. Les changements brusques d'orientation du tracé produisent une alternance entre les points de vue offerts sur l'avant plan opaque de la falaise et sur l'arrière-plan ouvert de la mer. Ils brisent ainsi la monotonie qui pourrait s'installer dans les itinéraires les plus longs, et contribuent à l'intérêt général du panorama.

Les secteurs de quais actuels possèdent un potentiel visuel élevé et dans la mesure où le projet de réaménagement proposé suit sensiblement le même tracé, il est probable que celui-ci favorise tout autant ce cadre paysager de grande valeur.

4.4.4 Paysages forestiers

A l'instar du peuplement côtier, le paysage forestier présente un profil linéaire. On le rencontre le plus souvent sous forme d'un corridor routier bordé de part et d'autre d'un écran de forêt mixte.

L'attrait particulier de ce paysage est fonction de l'échelle du plan vertical des montagnes à l'arrière-plan et de la transparence de l'écran à l'avant plan. Ici c'est le dynamisme de la route, tant par les variations horizontales que verticales du tracé, qui contribue à briser la monotonie et à susciter un intérêt chez l'observateur. Lorsque le relief ne permet pas cette articulation du paysage, la longueur de certains itinéraires, le nombre restreint des attraits visuels et le manque d'attraction du couvert végétal lui-même créent une monotonie dans le paysage.

4.4.5 Paysages lacustres

Le paysage lacustre se caractérise par le contraste de ses plans d'eau. Contrairement au paysage maritime ouvert à l'infini sur la mer, la présence de lacs encaissés aux rebords du plateau crée un espace fermé intéressant et une ouverture attrayante dans la trame forestière.

Les vieux bâtiments (granges et maisons) localisés entre le lac et la route, témoin d'une occupation antérieure, donnent un cachet particulier au site. C'est un paysage naturel où tous les éléments d'origine anthropique (routes, bâtiments, haltes routières) se fondent et mettent en valeur le milieu physique.

4.4.6 Synthèse du milieu visuel

Le corridor à l'étude possède un potentiel visuel de grande valeur et dans la mesure où le projet de réaménagement proposé conserve généralement le même tracé, il est probable qu'il favorise tout autant ce cadre paysagé. Cependant, la mise en valeur de ce paysage est souvent reliée à quelques caractéristiques bien précises du profil ou du design de la route et d'une façon générale, elle dépend du degré d'intégration de l'infrastructure au cadre naturel lui-même. La sauvegarde de ce fragile équilibre, garant de la magnificence de ce paysage, sera la contrainte majeure du milieu visuel à laquelle le projet de réaménagement aura à faire face. La mise en valeur du paysage ne sera réussie que dans la mesure où le réaménagement de la route respectera les caractères majeurs des différents types de paysages décrits plus tôt.

Aux endroits où l'on prévoit des modifications importantes du tracé, il faut se rappeler que l'intérêt visuel de l'ensemble du corridor routier ne peut être dissocié de l'articulation linéaire des différents itinéraires. En ce sens, le degré d'appréciation de ces ensembles résulte, d'une part, de la valeur intrinsèque de chacune des parties d'un ensemble, soit la qualité visuelle de l'itinéraire et, d'autre part, de la composition des types d'itinéraire juxtaposés. En d'autres mots, plus les contrastes sont importants, plus l'intérêt visuel augmente car les contrastes apportent de la variété et déclenchent parfois chez l'observateur une gamme d'émotions plus ou moins fortes. La succession, par exemple, de paysages de baies et de quais où la structure spatiale et le caractère dominant sont totalement diffé-

rents constitue une séquence à hauts contrastes. A l'inverse, une succession de paysages de peuplements côtiers et de paysages forestiers caractérisés par un profil linéaire donne une séquence à faibles contrastes.

L'analyse visuelle de l'ensemble du territoire de Saint-Joachim-de-Tourelle à l'Anse-à-Valleau a permis d'identifier environ huit séquences, c'est-à-dire huit suites de paysages formant un ensemble.

Tout changement important de tracé dans les secteurs où les différents types d'itinéraires produisent des séquences à "haut" et "très haut" contraste constitue une contrainte majeure sur le plan visuel. Par contre, dans les secteurs où les contrastes sont moyens et faibles, le niveau de contrainte est beaucoup plus faible. Et dans le cas où une modification de tracé introduit un nouveau type de paysage assurant un contraste plus fort, on peut parler d'aptitude du milieu visuel en regard de cette modification de parcours.

Suivant le tracé de référence du ministère des Transports, deux modifications de tracé sont suffisamment importantes pour qu'elles impliquent un changement du type d'itinéraire. Il s'agit des itinéraires 27 et 28 (Roche Associés, 1980, dossier d'inventaire, milieu visuel) compris entre Rivière Madeleine et Grande-Vallée, et de l'itinéraire 40 situé entre Saint-Yvon et Saint-Hélier-Grand Etang. Dans les deux cas, ces itinéraires de paysages forestiers feront place à des itinéraires de paysages de quai. Les caractères marqués de ces nouveaux types d'itinéraires auront pour effet d'accroître l'intérêt visuel de cette partie de la côte. Par conséquent, de telles modifications de tracés apparaissent positives pour le milieu visuel.

5.0 ANALYSE DE TRACE

5.0 ANALYSE DE TRACE

5.1 Introduction

Suite à la description des contraintes et des aptitudes du milieu récepteur, réalisée au chapitre précédent, le tracé de référence a été analysé et évalué, dans le but d'une part, d'éviter au maximum des zones de résistances, et d'autre part, de profiter pleinement des zones d'aptitudes du milieu récepteur.

Une première évaluation du tracé a été réalisée suite à l'analyse d'un tableau faisant la synthèse des aptitudes et contraintes des différents milieux (physique, biologique, humain, visuel) concernant chacune des modifications significatives du tracé actuel.

Il ressort de cette analyse que pour les routes de quais, les contraintes topographiques et hydrologiques conditionnent l'emplacement du corridor routier d'une manière inflexible. En effet, à ces endroits la route 132 emprunte un passage étroit qui s'insère entre la falaise et la mer afin d'éviter des contraintes beaucoup plus importantes liées d'une part, aux pentes et à la structure du relief régional et d'autre part, à la hauteur d'eau au droit des ouvrages. Ainsi, même si certaines petites routes locales empruntent la falaise sur des distances variables (ex.: Gros-Morne à Manche- d'Epée), la réalisation d'une route à caractère provincial dans ces conditions poserait au constructeur des problèmes techniques énormes en termes de remblais, de déblais et d'ouvrages de génie. De plus, une telle réalisation

impliquerait probablement des coûts et des impacts environnementaux aussi importants que ceux reliés à la route de quais proposée, tout en étant moins sécuritaire.

Cette analyse a permis pour le reste du tracé à l'étude, soit de retenir le tracé de référence aux endroits de faible résistance, soit de rejeter le tracé et de procéder à une étude détaillée aux endroits de fortes résistances du milieu récepteur. De telles études sont réalisées à Cap-au-Renard, Ruisseau-des-Olives, Madeleine-Centre, Rivière-Madeleine et Cloridorme.

La section 5.3 fournit le détail de ces études. Dans chacun de ces cas, on présente un tableau comparatif qui montre les avantages et désavantages du tracé actuel, du tracé de référence du M.T.Q. et du tracé de la variante proposée. Ainsi, en tenant compte de données d'ordre technico-économiques et de la fragilité des écosystèmes, il est possible d'inscrire le tracé le plus compatible avec le milieu récepteur.

5.2 ANALYSE DES TRACES EN FONCTION DES CONTRAINTES

TABLEAU 5.1: ANALYSE DES TRACES EN FONCTION DES CONTRAINTES

LOCALISATION km	CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:				EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE
	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
0,0 à 3,0 Anse à Carlot	Petite zone de dépôts argi- leux.		2 sites archéo- logiques. Peuplement côtier.	2 points de vue intéressants. 1 dégradation visuelle.	Le tracé de référence est retenu. Plusieurs courbes sont éliminées, améliorant la route sur le plan sé- curitaire. Les points de vue sont conservés. Les propriétés expro- priées ont été relocalisées sur pla- ce. Des mesures de mitigation se- ront étudiées concernant le site de dégradation.
3,0 à 5,0	Petite zone de dépôt argi- leux.		3 sites archéo- logiques. Zone de peuple- ment côtier.	1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu. Plusieurs courbes sont éliminées, améliorant la route sur le plan sé- curitaire. Deux expropriations (maisons) sont inhérentes à ce réa- ménagement. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Des mesures de mitigation seront étu- diées pour atténuer les répercus- sions du réaménagement.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

LOCALISATION	CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:				EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE
km	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
5,0 à 9,0 Route de quai	Pentes 50% Zones d'ébou- lis.	Contrainte moyenne de la zone interti- dale.		1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. Le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu intertidal.
10,0 à 12,0 Cap-au-Renard			Zone de peuplement. Potential agri- cole élevé et ferme en ex- ploitation.	1 point de vue intéressant. 1 attrait visuel. 2 sites de dé- gradation.	Le tracé de référence n'apparaît pas optimal, même s'il élimine les courbe. Il entraîne l'expropriation des bâtiments d'une ferme en exploitation de même que 4 maisons. Ces propriétés peuvent cependant être relocalisées sur place. Le tracé évite l'attrait visuel que constitue la chapelle de Cap-au-Renard. De plus, ce tracé implique des déblais et remblais importants. Une analyse de variante paraît justifiée afin d'amoindrir les effets négatifs. Cette analyse détaillée de tracé est reportée à la section 5.3 du présent rapport.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u>	km	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
12,0 à 15,5 Route de quai		Pentes 50% Zone d'éboulis entre 13 00 et 15 00.	Contrainte moyenne de la zone interti- dale.		1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. Le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu intertidal.
15,5 à 17,5 Village de St-Marthe				Zone de peuplement côtier.	2 points de vue intéressants. 1 site de dégra- dation. 1 dégradation vi- suelle.	Le tracé de référence est retenu. Les points de vue sont conservés. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le site de dégradation.
17,5 à 23,0 Route de quai		Pentes 50% entre 21 50 et 23 00 zones d'ébou- lis.	Contrainte moyenne de la zone interti- dale.		1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. Le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu intertidal.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
23,0 à 24,5 Village de Marsoui	Dépôts argi- leux.		1 site histori- que potentiel. Zone de peupl- ment.	2 points de vue intéressants.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation d'un commerce. Cette propriété peut être relocalisée sur place. Les points de vue sont conservés. Toutefois, celui situé à l'entrée de la baie sera perturbé par le devers de la courbe. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le site historique potentiel.
25,0 à 32,0					La route est actuellement réaménagée.
32,0 à 35,0 Ruisseau-à- Rebours	Dépôts argi- leux.		Zone de peupl- ment côtier. Terres agricoles à bon potentiel (sol classe 3).	2 points de vue.	Le tracé de référence n'apparaît pas optimal, même s'il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation de 2 maisons. L'une d'elle a un attrait patrimonial certain. Sans être une véritable analyse de variantes, des corrections devront être apportées à ce tracé. Ces modifications se limitent à un changement d'alignement du tracé, de même qu'à un changement de localisation de l'entrée de la voie de desserte de la route secondaire. Des recommandations en ce sens figureront au chapitre traitant des mesures de mitigation du rapport d'impact final.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km	<u>CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:</u>				<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	
35,0 à 36,0 Ruisseau-à-Rebours	Dépôts argileux.		Zone de peuplement côtier.	2 points de vue.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation d'une maison et d'une remise. Les deux bâtiments ont une valeur patrimoniale. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées pour atténuer les répercussions du réaménagement.
36,0 à 36,5 Route de quai		Contrainte marine forte.		1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Le point de vue sera perturbé par le devers de la courbe. Les entrées de la halte routière seront réaménagées.
36,5 à 38,0 Village de Rivière-à-Claude			Zone de peuplement.		Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation d'une maison à l'est du village. Cette propriété peut être relocalisée à l'intérieur des limites du village.

LOCALISATION km	CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:				EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE
	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
38,0 à 38,2 Route de quai	Pentes 50% Zone de dépôts argileux.	Contrainte forte du milieu interti- dal.			Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques.
40,0 à 45,0					Route actuellement réaménagée, in- cluant le village de Mont-Saint- Pierre.
45,0 à 50,0 Route de quai	Pentes 50% Zones d'ébou- lis.	Contrainte forte du milieu marin.	Début de la zone de peuplement.	1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. L'estran est suffisamment large pour que l'emprise n'affecte que le talus d'éboulis. Ce nouveau tracé entraî- ne l'expropriation d'une maison. Cette propriété peut être relocali- sée à l'intérieur des limites du village. Le point de vue à l'entrée de la baie sera perturbé par le de- vers de la courbe. Des mesures de mitigation seront étudiées concer- nant le milieu marin.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km					<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	
50,0 à 50,5 Village de Mont-Louis			1 site histori- que.		Le tracé de référence est retenu compte tenu que la route demeurera dans les limites des basses eaux affectant une zone sableuse qui, de toute manière, n'abrite que peu d'organismes. La correction de la courbe à l'entrée du village améliorera le milieu visuel en accentuant le profil de baie. La vue sur la mer dont jouissent actuellement les résidents ne devrait pas être modifiée puisque ceux-ci sont établis en surplomb de l'emprise proposée. Donc, pour ces raisons et également pour la sécurité des usagers, cette courbe gagne à être corrigée. Des mesures de mitigation seront étudiées pour atténuer les répercussions du réaménagement sur la rivière de Mont-Louis et les abords de l'emprise.
50,5 à 52,5 Village de Mont-Louis			Zone de peuplement. 1 site historique potentiel.	1 dégradation visuelle. 1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation d'une maison et d'une remise . Ces propriétés peuvent être relocalisées à l'intérieur des limites du village. On ne peut éviter le site de dégradation visuelle (réservoirs) cependant le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le site historique potentiel.

LOCALISATION km	CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:				EVALUATION DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE
	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
52,5 à 55,2 Route de quai	Pentes 50% Zones d'ébou- lis de 53 00 à 54 50	Contrainte forte du milieu intertidal.		1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. L'estran est suffisamment large pour permettre le passage de l'emprise sur le haut de plage. Le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu marin.
55,2 à 57,2 Ruisseau-des- Olives			Zone de peuplement côtier.		Le tracé de référence n'apparaît pas optimal. Il entraîne l'expropriation de 6 maisons, 3 chalets et d'une petite exploitation agricole (remise et grange). Excepté les 3 chalets, ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. De plus, il perturbe le havre naturel de la baie de Ruisseau des Olives. Une analyse de variante paraît ici justifiée afin d'amoindrir les effets négatifs. Cette analyse détaillée de tracé est reportée à la section 5.3 du présent rapport.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
57,2 à 58,0 Village de l'Anse Pleureu- se			Zone de peuplement. 2 sites historiques.		Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation d'une maison et d'un commerce. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place.
58,0 à 65,0 Route de quai	Pentes 50% Zones d'éboulis.	Contrainte faible du milieu marin.		Attrait visuel (falaises de roches stratifiées).	Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. La valeur de la zone intertidale semble plutôt faible dans ce secteur. Le point de vue sera modifié en corrigeant les courbes dangereuses à l'est.
65,0 à 66,0 Village de Gros- Morne			Zone de peuplement côtier. 2 sites historiques.		Le tracé de référence est retenu. Il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation de 3 maisons, 1 roulotte et de 2 commerces. Il semble impossible de relocaliser les propriétés sur place. L'une d'elle pourrait avoir une valeur patrimoniale. Le point de vue sera perturbé par le devers de la courbe à l'entrée de la baie.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

LOCALISATION					EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE
km	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
66,0 à 73,0 Route de quai	Pentes 50% Zones d'ébou- lis.	Contrainte faible du milieu marin.			Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. La valeur de la zone intertidale semble plutôt faible dans ce secteur. Le point de vue est conservé. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu marin.
73,0 à 74,5 Village de Manche d'Epée			Zone de peuplement côtier. 1 site historique potentiel.	Attrait visuels (fours à pain)	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation de 3 maisons et un commerce (casse-croûte). Une de ces maisons a une valeur patrimoniale. Il semble impossible de relocaliser ces propriétés sur place. Des mesures de mitigation sont à prévoir concernant le site historique potentiel et les expropriations.
75,0 à 76,0				1 point de vue intéressant. 1 attrait visuel (caveau à patates)	Le tracé de référence est retenu; il corrige deux courbes. Il entraîne l'expropriation d'une maison et d'un garage. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Le site d'intérêt et le point de vue sont conservés. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le site d'intérêt (caveau à patates).

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

LOCALISATION	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE
km					
78,0 Lac J'arrive		Le lac constitue une contrainte moyenne.		1 attrait visuel. Ensemble architectural intéressant.	Le tracé de référence est retenu. L'emprise ne devra pas affecter le lac. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu lacustre.
79,0 à 80,0 Village Madeleine-Centre			Zone de peuplement. 1 site historique potentiel.		Le tracé de référence est retenu; il corrige une courbe serrée. Il entraîne l'expropriation de 3 maisons, 1 chalet et 1 garage. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Ce tracé améliore la route sur le plan sécuritaire, particulièrement pour les enfants fréquentant l'école dans ce secteur. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le site historique potentiel et la gravière.
80,0 à 81,2			Terres agricoles.	1 attrait visuel (paysage agricole).	Le tracé de référence n'apparaît pas optimal, même s'il élimine une courbe à la sortie est du village. Il entraîne le démembrement de terres agricoles en exploitation. Une analyse de variante paraît ici justifiée afin d'amoindrir les effets négatifs. Cette analyse détaillée de tracé est reportée à la section 5.3 du présent rapport.

LOCALISATION	CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:				EVALUATION DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE	
	km	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN		VISUEL
82,0 Banc d'emprunt					1 site de dégradation.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le banc d'emprunt.
83,0 à 95,5 Rivière-la-Madeleine				Zone de peuplement côtier.	2 points de vue intéressants	Le tracé de référence n'apparaît pas optimal. Il entraîne l'expropriation de 5 maisons, 1 roulotte et 2 garages ou remises. Il amènera une circulation accrue dans le village de Rivière-la-Madeleine. Il perturbera le caractère naturel de cette petite route côtière. Le secteur possède un bon potentiel touristique, surtout pour les équipements de villégiature. Une analyse de variante paraît ici justifiée afin d'amoindrir les effets négatifs. Cette analyse détaillée de tracé est reportée à la section 5.3 du présent rapport.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

LOCALISATION

km

PHYSIQUE

BIOLOGIQUE

HUMAIN

VISUEL

EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE

86,0 à 96,0
Nouvelle route
de quai

Pentes 50%
Zones d'ébou-
lis dans la
majorité du
parcours.

Contrainte moyenne
du milieu interti-
dal.

Le tracé de référence, même s'il in-
troduit un nouveau tracé, est retenu
pour les raisons suivantes:

- 1- Il se faufile relativement bien
entre les contraintes d'ordres
physique et biologique.
- 2- Les communications sur la côte
nord de la Gaspésie seront sensi-
blement améliorées.
- 3- Le trajet entre Grande-Vallée et
Rivière-la-Madeleine est raccour-
ci de 4 kilomètres.
- 4- La sécurité de l'usager est de
beaucoup améliorée.
- 5- On perd quelques points de vue
pour gagner une ouverture inté-
ressante sur le paysage de baie
(sur La Grande Anse et Grande-
Vallée).
- 6- On retrouve un paysage de route
de quai, ce qui brise la monoto-
nie du paysage.

De toute manière, le tracé actuel
peut difficilement être amélioré et
aucune variante n'est facilement
envisageable, à cause de la topogra-
phie tourmentée. Des mesures de mi-
tigation seront étudiées pour atté-
nuer les effets négatifs dus à cette
nouvelle construction.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
96,0 à 100,5 Village de Grande-Vallée	Dépôts argi- eux.		Zone de peuplement. 1 site historique. 1 site archéologique.	3 points de vue intéressants.	Le tracé de référence est retenu; il implique l'élargissement de la route du quai du Cap Barré jusqu'à la route 132 et de là, le réaménagement de l'ancienne emprise. Il entraîne l'expropriation de 6 maisons et de nombreux bâtiments annexes. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Il passe également en retrait du motel Frigault. Des mesures de mitigation seront étudiées pour atténuer les effets négatifs dus à ce nouveau tracé.
101,5			Dégradation visuelle.		Le tracé de référence est retenu; les modifications apportées au tracé sont mineures. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le point de dégradation visuelle.
105,0 à 106,2 Village de Petite- Vallée			Zone de peuplement, secteur agricole.	2 points de vue intéressants.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation de 4 maisons; 3 roulotte et 1 garage. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Les points de vue sont conservés.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km	<u>CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:</u>				<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
110,0 à 112,5 Pointe-à-la-Frégate			Zone de peuplement.		Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation de 2 maisons ainsi que de bâtiments annexes. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place.
112,5 à 113,5			Zone de peuplement.		Le tracé de référence est retenu, même s'il introduit un nouveau tracé et entraîne l'expropriation de 12 maisons. Sept d'entre elles (112,5 à 113,5) peuvent être relocalisées sur place. Par contre, il semble que 5 autres maisons (115,2 à 115,5) devront être déplacées. Cependant, le tracé actuel peut difficilement être amélioré à cause de la topographie tourmentée. Cette amélioration exigerait des déblais et des remblais considérables pour répondre aux normes du ministère, ce qui occasionnerait des difficultés considérables pour donner un accès aux résidents de ce secteur.
113,5 à 115,5	Pentes 50%	Contrainte du milieu marin forte.	Sites d'hébergement.	1 halte routière.	
115,5 à 16,5			Zone de peuplement.	1 point de vue intéressant.	
116,5 à 119,5 Cloridorme			Zone de peuplement.	1 point de vue intéressant.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Il entraîne l'expropriation de 2 maisons, 1 roulotte et de quelques garages ou remises. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

<u>LOCALISATION</u> km	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
119,5 à 119,7 Village de Cloridorme			Zone de peuplement. 1 site historique.		Le tracé de référence n'apparaît pas optimal, il risque de déstructurer la trame urbaine du village. Les propriétés ne pourront être relocalisées sur place. Une analyse de variante paraît ici justifiée afin d'amoindrir les effets négatifs. Cette analyse détaillée de tracé est reportée à la section 5.3 du présent rapport.
120,0 à 122,0			Zone de peuplement.	Dégradation visuelle.	Le tracé de référence est retenu. Plusieurs courbes sont éliminées, améliorant la route sur la plan sécuritaire. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le point de dégradation.
123,0 à 124,0 St-Yvon			Zone de peuplement. 1 site historique.		Le tracé de référence est retenu, même s'il introduit un nouveau tracé, et entraîne l'expropriation de 2 maisons. Ces propriétés peuvent être relocalisées sur place. Il passe également en retrait du motel La Sapinière. Le tracé actuel peut difficilement être amélioré et aucune variante n'est facilement envisageable à cause de la topographie tourmentée. Des mesures de mitigation seront étudiées pour atténuer les effets négatifs dus à cette nouvelle construction.

CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:

LOCALISATION km	CONTRAINTES SUR LES MILIEUX:				EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE
	PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN	VISUEL	
124,0 à 127,0 Route de quai	Pentes 50% Zones d'ébou- lis.	Contrainte forte du milieu marin.			Le tracé de référence est retenu; il se profile entre les contraintes physiques et biologiques. Il améliore la sécurité de l'usager d'une façon très sensible. Il améliore également l'attrait visuel de cet itinéraire. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le milieu marin.
127,5 à 130,0 Grand Etang	Pentes 50%	Le milieu lacustre constitue une contrainte forte par ses dimensions et sa rareté.	2 sites historiques.	Site de grand intérêt visuel. Dégradation visuelle.	Le tracé de référence n'apparaît pas optimal. Il entraîne l'expropriation d'une grange ayant une valeur patrimoniale. Sans être une véritable analyse de variante, des corrections devront être apportées à ce tracé. Ces modifications se limiteront à un changement d'alignement du tracé et les recommandations en ce sens figureront au chapitre traitant des mesures de mitigation du rapport d'impact final. Ainsi, l'emprise devra empiéter le moins possible sur le lac, de même qu'elle devra éviter d'exproprier la vieille grange en bordure de celui-ci, et cela, malgré la présence d'une contrainte physique forte.
130,0 à 137,0				1 point de vue intéressant. 1 dégradation visuelle.	Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuel. Les points de vue sont conservés. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant le point de dégradation visuelle.

<u>CONSTRAINTES SUR LES MILIEUX:</u>					<u>EVALUATION DU TRACE DE REFERENCE</u>
<u>LOCALISATION</u>	<u>PHYSIQUE</u>	<u>BIOLOGIQUE</u>	<u>HUMAIN</u>	<u>VISUEL</u>	
km					
137,0 à 143,0			Approvision- nement en eau.		Le tracé de référence est retenu; il se limite à un réaménagement de l'emprise actuelle. Des mesures de mitigation seront étudiées concernant l'approvisionnement en eau de la poissonnerie.

5.3 Etudes détaillées

5.3.1 Cap-au-Renard

Le tracé de référence du ministère s'applique à corriger les courbes situées dans la localité de Cap-au-Renard. Ce projet consiste à introduire une tangente depuis la route des quais, à l'est jusqu'à la courbe à la sortie ouest du village (fig. 5.1).

Les environs de la localité de Cap-au-Renard possèdent un bon potentiel pour l'agriculture (classe 3 selon I.T.C.). Ce projet de route porte atteinte au milieu agricole en nécessitant l'expropriation des bâtiments d'une ferme en exploitation et en enclavant une partie de ces terres à bon potentiel.

Sur le plan humain, si la construction d'une voie de contournement peut avoir des effets positifs en assurant, par exemple, une plus grande tranquillité aux résidents, à moyen terme les retombées positives sont moins évidentes. Ainsi, l'expérience prouve qu'en pareilles circonstances, le projet se limite à la construction de la voie de contournement et de ses dessertes sans apporter d'améliorations véritables à la route actuelle. L'entretien faisant souvent défaut sur ces sections de route non prioritaires, leur état se détériore rapidement. De plus, la fréquentation touristique tend à persister sur ces anciennes sections de route car les brochures touristiques incitent les voyageurs à éviter les

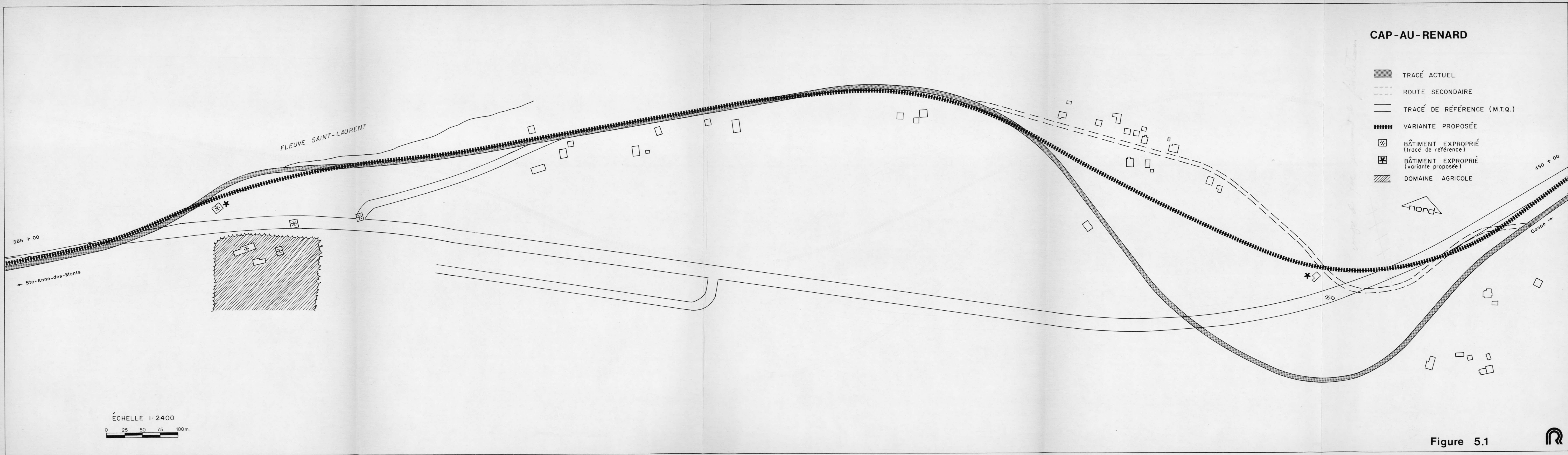


Figure 5.1



voies de contournement afin de ne rien perdre du pittoresque du paysage.

Au niveau visuel, le tracé de référence accentue la monotonie du paysage. L'élimination des courbes apporte une perte au niveau du dynamisme ou de l'articulation du paysage, altère la qualité des points de vue et par conséquent, altère l'harmonie qui prévaut entre le milieu naturel et l'infrastructure existante.

Tenant compte de ces remarques, une troisième variante de tracé qui élimine l'impact sur le milieu agricole et sauvegarde le patrimoine paysager, tout en améliorant le confort et la sécurité de l'usager a été étudiée. Il implique, cependant, l'expropriation d'une maison à l'est du village.

Le tableau 5.2 résume les avantages et les désavantages de chacune des variantes de tracé. Il appert, suite à l'analyse de ce tableau et de la figure 5.1, que le tracé proposé respecte mieux les critères environnementaux que le tracé de référence du M.T.Q. tout en améliorant sensiblement les caractéristiques géométriques de la route. Ce nouveau tracé est donc recommandé.

TABLEAU 5.2: CAP-AU-RENARD, COMPARAISON DE VARIANTES

TRACE ACTUEL		TRACE DE REFERENCE (M.T.Q.)		VARIANTE PROPOSEE	
AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES
. dessert adéquat- ement la popu- lation locale. . met en valeur les attraits à caractère humain. . offre de beaux points de vue, et son articulation brise la monotonie propre au paysage côtier.	. trois courbes, dont une particulièrement serrée à la sortie ouest de Cap-au-Re- nard nord. . point de dégradation visuelle, en bordure de la route (mineur). . emprise type étroite pour une route de cette catégorie.	. en éliminant ou atténuant les courbes, il ac- croît le confort et la sécurité de l'usager. . évite les points de dégradation vi- suelle. . augmente le dépas- sement. . évite l'aggloméra- tion, donc augmen- te la vitesse du parcours.	. exproprie les bâti- ments d'une ferme en exploitation et trois maisons (à l'ouest du village). . exproprie une maison (à l'est du village). . empiète sur des ter- res à potentiel agrico- le élevé (classe 3 se- lon I.T.C.) sur 42 km. . dessert moins bien la population locale. . augmente le nombre de routes à entretenir. (ancienne route + les chemins de desserte). . perte d'un point de vue intéressant sur le milieu marin. . par son peu d'articula- tion, accentue la mono- tonie du paysage. . occasionne une importan- te coupe de roc à l'ouest du village.	. dessert adéquate- ment la popula- tion locale . limite les expro- priations (une seule maison à l'est du village). . met en valeur les attrait du paysa- ge. . par son articula- tion, conserve un caractère dynami- que au paysage. . emprunte un corri- dor existant mais évite le village. . répond aux exigen- ces minimales de sécurité pour une route de cette caté- gorie.	. exproprie une maison à l'est du village. . conserve le point de dégra- dation visuel- le, en bordure de la route (mineur).

5.3.2 Ruisseau-des-Olives

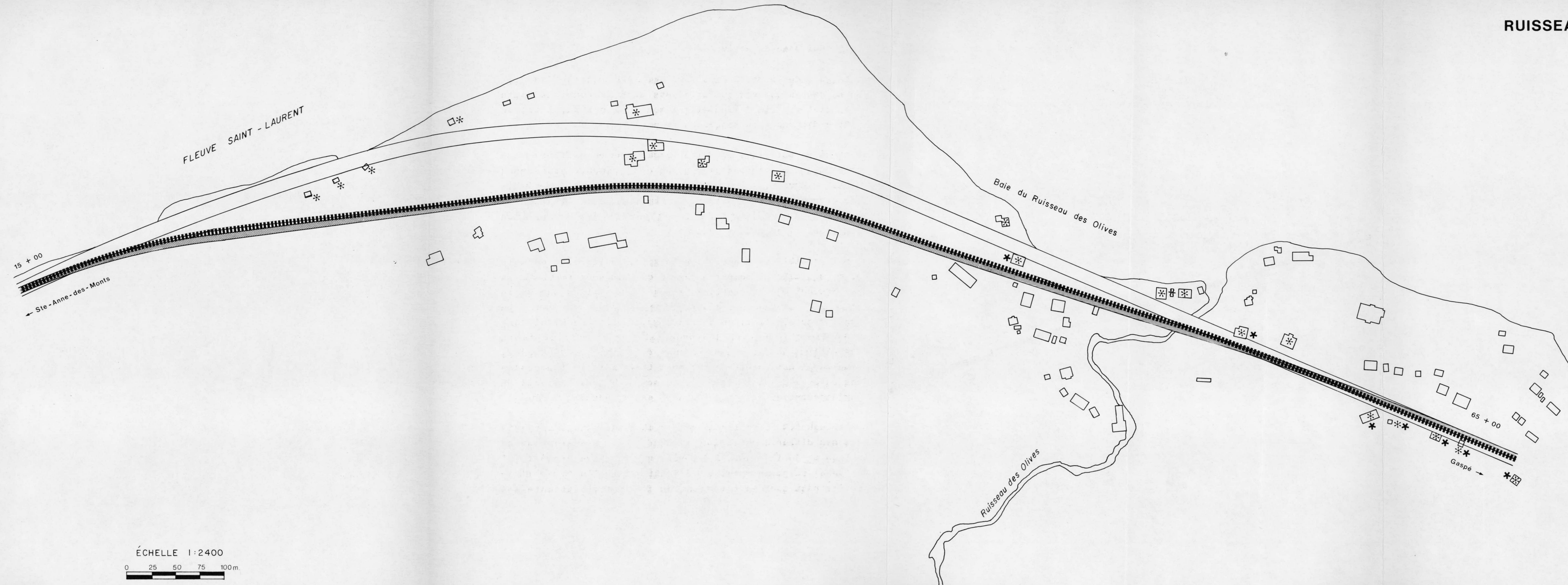
La largeur de la route dans le secteur de Ruisseau-des-Olives ne correspond pas aux standards établis pour une route provinciale. Afin de remédier à cette situation, l'introduction d'un nouveau tracé est proposée (fig. 5.2).

Le tracé de référence du M.T.Q. occasionne de nombreuses expropriations qui auront pour effet de perturber grandement le milieu humain. Cinq chalets, neuf maisons dont six habitées devront être déplacés pour permettre la réalisation du projet. Une variante de tracé paraît justifiée afin d'amoindrir ces effets négatifs.

Il y a possibilité d'améliorer le tracé de la route actuelle, puisqu'elle ne comporte pas de courbes sous-standards et que le recul des habitations permet un élargissement de la chaussée. En prenant une emprise minimale sur toute la longueur du corridor, on améliore grandement le tracé tout en limitant le nombre d'expropriations. Suivant cette alternative, seulement 5 maisons devront être déplacées. Comme parmi celles-ci, on retrouve trois maisons inoccupées dans un état de détérioration avancée, l'effet négatif du réaménagement selon cette variante est grandement atténué.

Le tableau 5.3 donne les avantages et désavantages comparatifs des différentes variantes étudiées. L'analyse de ce tableau et de la figure 5.2 révèle que le tracé proposé (3^e variante) respecte mieux l'utilisation actuelle du sol et le domaine bâti tout en intégrant de façon satisfaisante les

RUISSEAU-DES-OLIVES



ÉCHELLE 1:2400

0 25 50 75 100m

- TRACÉ ACTUEL
- TRACÉ DE RÉFÉRENCE (M.T.Q.)
- VARIANTE PROPOSÉE
- BÂTIMENT EXPROPRIÉ (tracé de référence)
- BÂTIMENT EXPROPRIÉ (variante proposée)

Figure 5.2



TABLEAU 5.3: RUISSEAU-DES-OLIVES, COMPARAISON DES VARIANTES

TRACE ACTUEL		TRACE DE REFERENCE (M.T.Q.)		VARIANTE PROPOSEE	
AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES
. dessert adéquat- ement la popu- lation locale.	. la largeur de l'em- prise est sous-stan- dard pour ce type de route.	. accroît la lar- geur de la chaus- sée, contribuant ainsi au confort et à la sécurité de l'utilisateur. . répond parfaite- ment aux normes.	. exproprie les bâti- ments d'une ferme en exploitation. . exproprie 5 chalets et 9 maisons dont 6 habitées. . dessert moins bien la population locale. . augmente le nombre de routes à entrete- nir. . empiète sur le milieu marin (Baie du Ruis- seau-des-Olives). . exigence des raccor- dements. . limite de dépassement.	. dessert adéquate- ment la population locale. . limite le nombre d'expropriation. . permet d'emprunter un couloir existant. . répond bien aux normes.	. expropriations de 3 maisons en ruine au sud est) et 2 mai- sons habitées dans le secteur de la Baie du Ruisseau-des- Olives.

caractéristiques géométriques et structurales d'une route de ce calibre. Elle permet le dépassement et évite d'ouvrir un nouveau corridor diminuant du même coup les problèmes d'entretien.

5.3.3 Madeleine-Centre

Le ministère projette d'éliminer la courbe à la sortie est de la localité de Madeleine-Centre. Pour ce faire, il se propose de construire une voie de contournement, au sud de la route actuelle (fig. 5.3).

Ce projet porte sérieusement atteinte au milieu agricole puisque le tracé de référence aura pour effet de démembrer des terres qui sont actuellement en production. Il faut noter que cette partie du territoire possède un potentiel agricole élevé (classe 3 selon I.T.C.).

Il est probable que ce secteur soit inclus dans le territoire agricole protégé suivant les termes de la Loi 90, advenant que la juridiction de la Commission de protection du territoire agricole du Québec soit étendue à l'ensemble du Québec. Tout porte à croire que cette décision sera prise avant le début des travaux de réaménagement de la route 132. Il semble donc sage de considérer les terres agricoles en production comme des contraintes majeures limitant tout changement de tracé chaque fois que le potentiel agricole de ces terres est élevé.

A un autre niveau, le tracé de référence du ministère porte atteinte aux qualités esthétiques du paysage de Madeleine-Centre. Ce secteur figure parmi les quatre sites de grand intérêt qui ont été retenus au cours de l'inventaire du paysage, en raison de leur environnement exceptionnel et de l'originalité de leur paysage. C'est précisément la beauté

MADELEINE - CENTRE

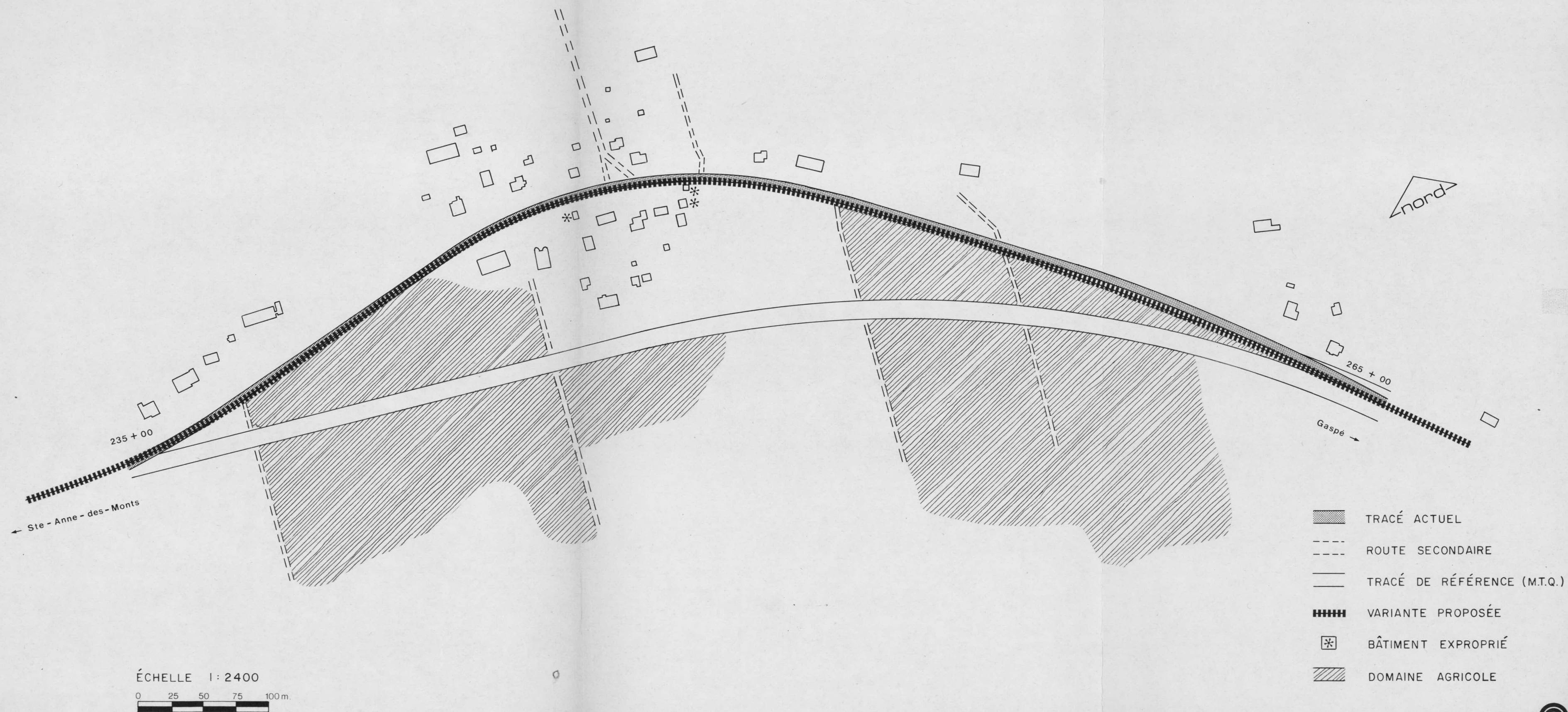


Figure 5.3



du paysage agricole et l'ouverture du champ visuel mettant en valeur l'ensemble architectural du vieux phare qui caractérisent ce site de grand intérêt.

Afin de préserver les terres agricoles et de sauvegarder ce patrimoine paysager de grande valeur, une variante de tracé qui se limite à améliorer la route existante est proposée.

Un résumé des avantages et désavantages des différentes options de tracé est présenté au tableau 5.4. Le tracé proposé semble avantageux à bien des égards, en particulier parce qu'il respecte mieux l'utilisation actuelle du sol et son potentiel agricole. Ce tracé est donc recommandé même s'il ne permet qu'une amélioration limitée des caractéristiques de circulation de la route 132.

TABLEAU 5.4: MADELEINE-CENTRE, COMPARAISON DES VARIANTES

TRACE ACTUEL		TRACE DE REFERENCE (M.T.Q.)		VARIANTE PROPOSEE	
AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES
. dessert adéquatement la population locale. . par son articulation donne un caractère dynamique au paysage.	. la courbe et la zone de peuplement obligent à limiter la vitesse et à interdire les dépassements. . largeur de l'emprise restreinte.	. en contournant la zone de peuplement et en adoucissant la courbe, il contribue à accroître la vitesse et à permettre le dépassement dans la partie ouest.	. démembre de terres agricoles en exploitation. (Elles possèdent un potentiel agricole élevé, classe 3 selon I.T.C.). . crée un nouveau couloir et augmente les problèmes d'entretien.	. dessert adéquatement la population locale. . par son articulation, conserve un caractère dynamique au paysage. . permet du dépassement dans la partie est. . conserve l'emprise de la route actuelle. . évite de couper les terres agricoles.	. expropriation d'un kiosque d'artisanat et de deux garages. . présente des courbes plus sévères pouvant conduire à réduire la vitesse maximale à 80 km/h au lieu de 90 km/h au niveau du noyau habité.

5.3.4 Rivière-la-Madeleine

C'est à Rivière-la-Madeleine que le ministère compte amorcer la plus importante modification de tracé de tout le territoire à l'étude. Dans le but d'éviter le relief accidenté qui sépare les localités de Rivière-la-Madeleine et Grande-Vallée, on propose de relocaliser la route suivant un tracé qui longerait le littoral. Il s'agit d'introduire dans ce secteur une section de route de quais (fig. 5.4).

Dans l'ensemble, on ne prévoit pas de contraintes sérieuses pouvant compromettre ce projet; au contraire, à bien des égards, il aura des effets positifs sur le milieu. Il améliorera le confort et la sécurité des usagers, atténuant par le fait même l'effet de barrière sur les échanges que produit le relief accidenté de ce secteur. En regard de l'esthétique du paysage, l'effet attendu sera tout aussi positif. L'introduction d'un "itinéraire de quai", dans une séquence qui n'avait jusqu'ici que peu de contrastes, aura pour effet d'en accentuer l'intensité lui assurant ainsi un intérêt visuel plus marqué.

Il faut cependant examiner attentivement le tracé de référence dans la localité de Rivière-la-Madeleine, compte tenu du caractère particulier que lui confère son titre de plus important centre de villégiature de la partie nord de la péninsule gaspésienne. Bien que le tracé proposé ne perturbe aucunement les installations existantes, il ne favorisera pas l'exploitation optimale de ce potentiel touristique dans le futur. A ce sujet, on considère que le secteur côtier

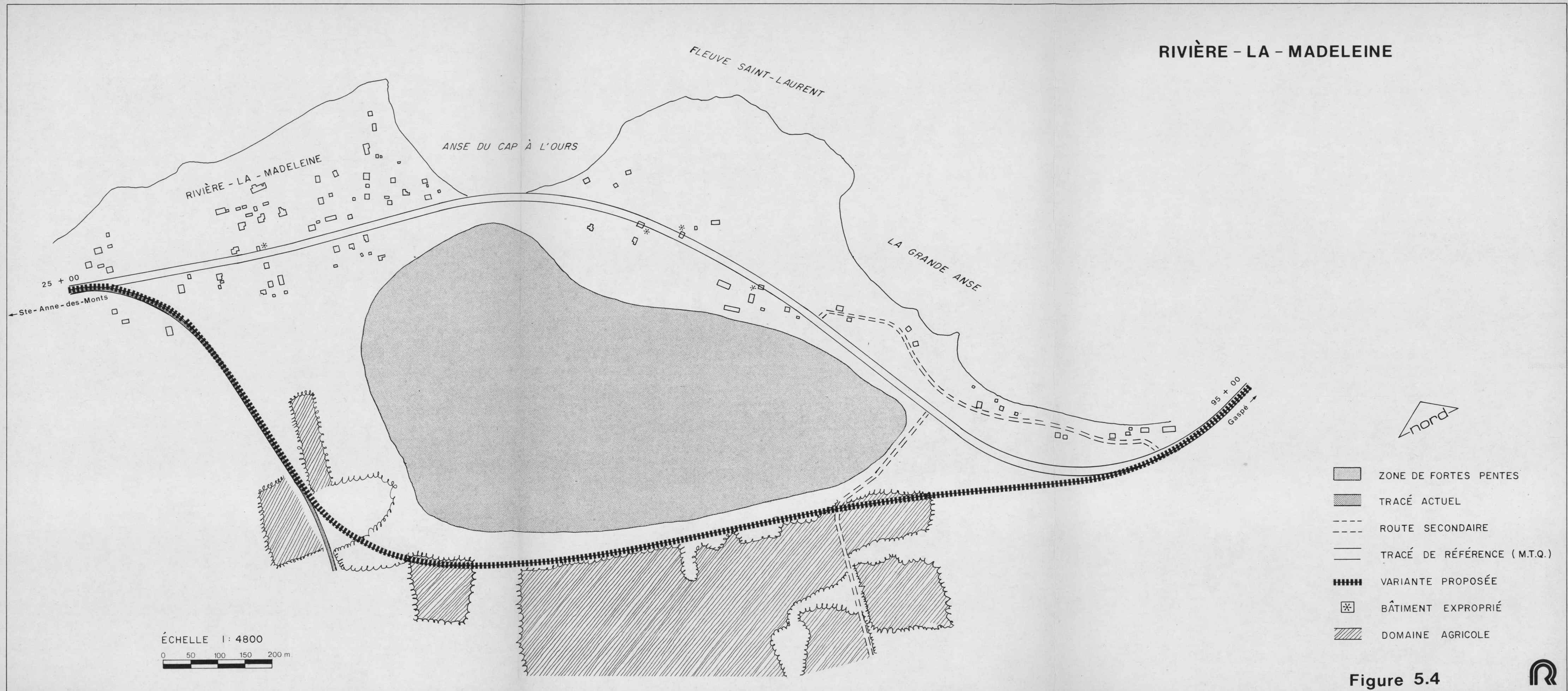


Figure 5.4



compris entre le village de Rivière-la-Madeleine et la Grande-Anse constitue un site par excellence pour le développement de tels équipements de villégiature. Il est donc important de ne pas perturber ce secteur et par conséquent, il serait préférable d'éviter d'y faire passer la route.

La variante proposée consiste à passer la route au sud de la colline, à la limite des terres agricoles. On éviterait de perturber ce secteur à fort potentiel touristique tout en mettant en valeur un cadre paysager de grande valeur. On conservera ainsi un point de vue sur l'escarpement du rebord du plateau de même que sur les terres agricoles nichées au bas. Ce nouveau tracé limite de plus le nombre d'expropriations: seule une propriété au niveau de la Grande Anse devra être déplacée pour réaliser ce projet.

Il faut souligner enfin que cette variante de tracé ne devrait pas causer d'empiétement sur les terres agricoles en exploitation; la route se profilera au bas de la colline à la limite des terres agricoles.

Les avantages et désavantages des divers tracés étudiés sont présentés au tableau 5.5. Le tracé proposé permet de conserver relativement intact le potentiel de développement récréatif de Rivière-la-Madeleine tout en limitant les impacts négatifs et en permettant la construction d'une route conforme aux standards.

TABEAU 5.5: RIVIERE-LA-MADELEINE, COMPARAISON DES VARIANTES

TRACE ACTUEL		TRACE DE REFERENCE (M.T.Q.)		VARIANTE PROPOSEE	
AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES
- dessert adéquatement les établissements de villégiature se trouvant à l'entrée ouest de Rivière-la-Madeleine. - très beau point de vue sur la Grande Anse, du sommet du plateau près de Rivière-la-Madeleine. - conserve intacte la route entre le village de Rivière-la-Madeleine et la Grande Anse	- les pentes critiques et les courbes sous-standard qui séparent Rivière-la-Madeleine et Grande-Vallée. - route de desserte de la Grande Anse trop étroite.	- dessert adéquatement à la fois l'ensemble de villégiature et le village. - offre de beaux points de vue sur la Grande Anse et l'Anse du Cap à l'Ours. - utilise un corridor routier existant. - permet du dépassement.	- perturbe le caractère "naturel" de la route entre Rivière-la-Madeleine et la Grande Anse. - amène l'expropriation de maisons et de résidences secondaires. - nécessite un déblai important portant atteinte à l'esthétique du paysage. - compromet le développement de résidences secondaires dans ce secteur. - perte du point de vue exceptionnel sur la Grande Anse.	- conserve intacte la route entre le village de Rivière-la-Madeleine et la Grande Anse. - offre de beaux points de vue sur les terres agricoles et l'escarpement du plateau au sud. - limite les expropriations. - éloigne l'infrastructure routière de la Grande Anse. - vitesse de circulation élevée car la route se situe à l'extérieur du village. - permet le dépassement.	- empiète sur la limite des terres agricoles. - perte du point de vue exceptionnel sur la Grande Anse. - ouvre un nouveau corridor.

5.3.5 Cloridorme

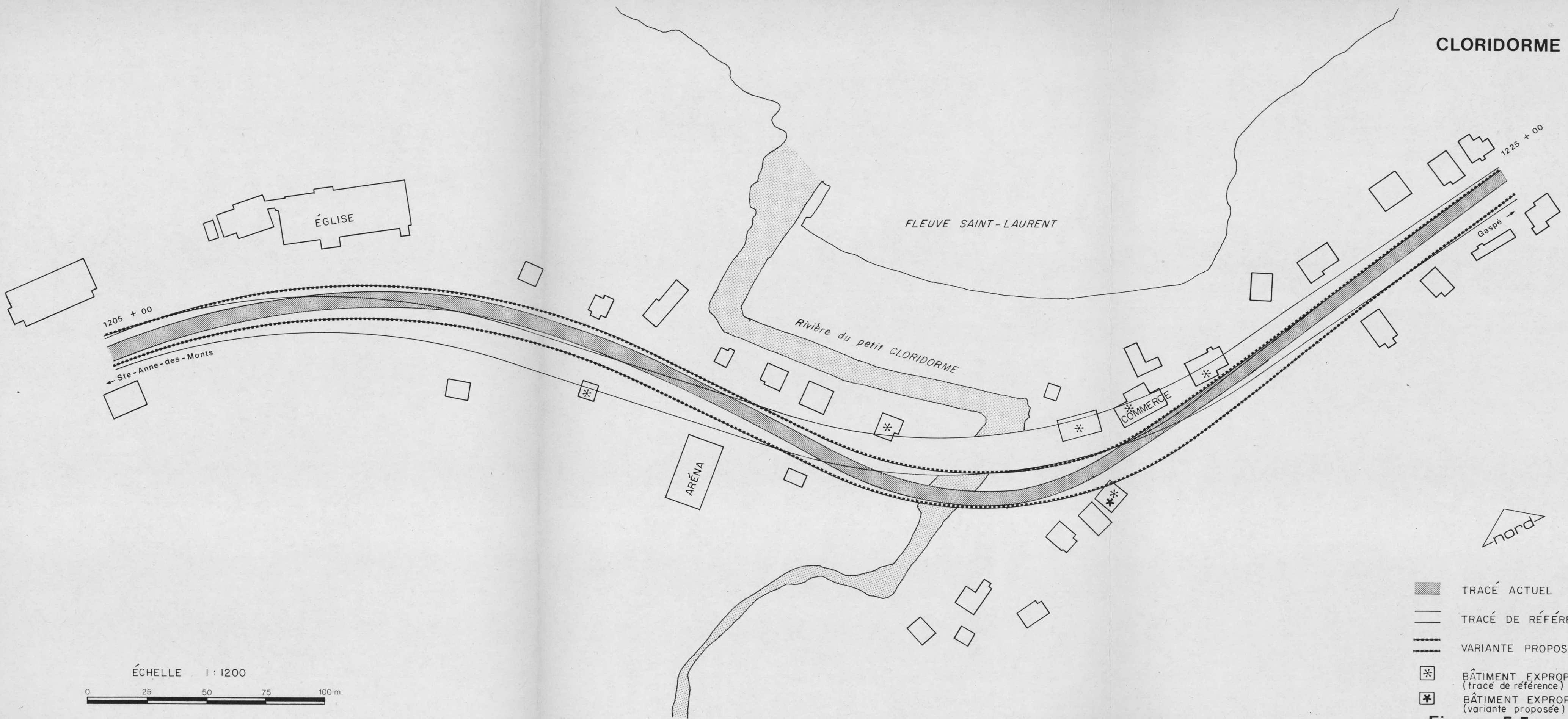
Afin d'adoucir la courbe située au centre du village de Cloridorme, le ministère propose une modification au tracé actuel. Ce réaménagement nécessite 4 expropriations (3 maisons et 1 commerce) (fig. 5.5).

Ce projet aura pour effet de déstructurer la trame urbaine du village puisqu'il sera difficile de relocaliser sur place les habitations expropriées. Les avantages escomptés de ce réaménagement ne compensent pas pour la perturbation qu'il occasionne; la vitesse et le dépassement ne seront pas accrus, ceux-ci étant déjà limités dans cette section urbaine.

Le tableau 5.6 donne les avantages et les désavantages des trois tracés étudiés.

A la lumière de ce tableau, on peut constater que le tracé de référence du ministère comporte plusieurs désavantages. Toutefois il y a lieu d'apporter une amélioration au tracé actuel, ce qui justifie la proposition d'une autre variante. Celle-ci permet de corriger sensiblement la courbe tout en gardant dans des proportions raisonnables le nombre d'expropriations. Bien que le tracé nécessite le déplacement de 2 maisons, il est recommandé car il limite les impacts négatifs et constitue une amélioration sensible par rapport au tracé actuel.

CLORIDORME



- TRACÉ ACTUEL
- TRACÉ DE RÉFÉRENCE (M.T.Q.)
- VARIANTE PROPOSÉE
- BÂTIMENT EXPROPRIÉ (tracé de référence)
- BÂTIMENT EXPROPRIÉ (variante proposée)

Figure 5.5



TABLEAU 5.6: CLORIDORME, COMPARAISON DES VARIANTES

TRACE ACTUEL		TRACE DE REFERENCE (M.T.Q.)		VARIANTE PROPOSEE	
AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES	AVANTAGES	DESAVANTAGES
dessert adéquat-ement la popu-lation locale.	les courbes accen-tuées limitent la vitesse et augmen-tent les risques d'accident.	adoucit les cour-bes, contribuant ainsi à accroître le confort de l'u-ger. Toutefois, ni la vitesse ni le dépassement ne s'en trouvent amé-liorés puisque ce secteur se trouve au centre du vil-lage.	- amène l'expropria-tion de 5 proprié-tés dont un commer-ce. De plus, il peut y avoir des difficul-tés de relocalisa-tion sur place. - ne permet pas d'uti-liser le pont exis-tant. - augmente l'angle du pont.	- limite le nombre d'expropriations à une seule mai-son. - permet de passer une partie de la route sur le pont existant. - conserve l'empri-se existante.	conserve une courbe qui doit être prise à une vitesse ré-duite qui n'est toutefois pas inférieure à celle permise dans les sec-tions urbaines.

6.0 CONCLUSION

6.0 CONCLUSION

Le réaménagement de la route 132 entre Saint-Joachim-de-Tourelle et l'Anse-à-Valleau soulève un certain nombre de contraintes environnementales et techniques. En effet, la route doit s'insérer, pour une bonne part, entre la mer et la falaise. Ailleurs, le domaine bâti et les terres agricoles en exploitation contraignent l'emplacement du tracé. Enfin, la côte gaspésienne recèle des paysages qui doivent être mis en valeur par le réaménagement de la route 132, route à vocation touristique.

Le tracé de référence du ministère des Transports du Québec, même s'il soulève beaucoup de contraintes, minimise en général les impacts tant sur l'environnement naturel et humain que visuel.

Cependant, il serait recommandable, pour rendre le tracé plus compatible avec le milieu récepteur, d'effectuer certains changements au plan de référence du M.T.Q. Ainsi, à ^{Cap}~~Rivière~~-au-Renard et à Madeleine-Centre, le tracé devrait éviter d'empiéter sur le domaine agricole; à Ruisseau-des-Olives et à Cloridorme, le tracé retenu devrait limiter les expropriations; à Rivière-la-Madeleine, le tracé retenu devrait permettre à la municipalité de conserver son potentiel de villégiature. Cap-a-R

Exception faite des restrictions qui précèdent, nous recommandons de conserver le tracé de référence du M.T.Q. Cependant, dans certains cas, en particulier pour la route de

quai et les secteurs à la hauteur du Ruisseau-à-Rebours et Saint-Hélier-Grand Etang de petits réalignements de tracé seront proposés en même temps que les mesures de mitigation pour minimiser l'impact sur l'environnement. Il sera aussi nécessaire, pour minimiser les répercussions sur l'environnement, de recommander plusieurs autres mesures de mitigation qui seront présentées dans le rapport d'impact sur l'environnement.

ANNEXE I

ANNEXE I: Liste des sites préhistoriques* affectés par le projet de réaménagement de la route 132, dans les secteurs prioritaires.

DgDo-5 Nom Les Tourelles (à compléter) Cté Gaspé-Ouest
Localisation à l'intérieur des terres, au sud-est du village Tourelle.

Description sommaire un fragment d'outil lithique et une vingtaine d'éclats ont été récoltés en surface.

Appartenance culturelle Indéterminable
Collection(s) no 501 Service d'Archéologie et d'Ethnologie: une autre partie à récupérer.

Référence(s) Baulu, Ann et José Benmouyal, 1976; Provost, Roland, 1972a et b; Ross, Jean-Yves, 1974.

DgDo-6 Nom St-Joachim-de-Tourelle Cté Gaspé-Ouest
Localisation à l'est du village Grande Tourelle, près du ruisseau de la Grande Tourelle.

Description culturelle site partiellement en stratigraphie ayant livré environ quatre cents outils lithiques et onze mille éclats.

DgDo-13 Nom Ruisseau à la Chute Cté Gaspé-Ouest
Localisation du côté est du ruisseau à la Chute,
près de son embouchure.

Appartenance culturelle	à déterminer
Collection(s)	480 Musée d'Archéologie de l'Est du Québec.
Référence(s)	Baulu, Ann et José Ben- mouyal, 1976.

DhDo-1 Nom Petite-Tourelle 1 Cté Gaspé-Ouest
Localisation à l'ouest du ruisseau Castor près de
son embouchure.

Description sommaire une dizaine d'outils lithiques et une cinquantaine d'éclats ont été récoltés en surface.

Appartenance culturelle	à déterminer
Collection(s)	478 Musée d'Archéologie de l'Est du Québec
Référence(s)	Baulu, Ann et José Ben- mouyal, 1976.

DhDo-2 Nom Petite-Tourelle 2 Cté Gaspé-Ouest
Localisation au nord de la route 132, à l'extrémité
est du village Petite Tourelle.

Description sommaire site partiellement remanié, ayant livré environ 7 600 éclats, et 375 outils lithiques.

Appartenance culturelle	archaïque.
Collection(s)	479 Service d'Archéologie et d'Ethnologie.
Référence(s)	Baulu, Ann et José Ben- mouyal, 1976; Benmouyal, José, 1976.

DhDn-1 Nom Cap-au-Renard 1 Cté Gaspé-Ouest
Localisation dans le village de Cap-au-Renard.

Description sommaire site en stratigraphie
ayant livré environ douze
mille éclats, cinq cents
outils et fragments d'ou-
tils lithiques et quelques
traces d'établissements.

Appartenance culturelle paléo-indien; archaïque.
Collection(s) 261 Service d'Archéologie
et d'Ethnologie.

Référence(s) Baulu, Ann et José Ben-
mouyal, 1974, 1975, 1976;
Provost, Roland, 1972a;
Ross, Jean-Yves, 1974.

DhDn-1A Nom Cap-au-Renard 1 Cté Gaspé-Ouest
Localisation dans le village de Cap-au-Renard.

Description sommaire environ deux cents outils
et fragments d'outils li-
thiques de même que trois
mille éclats ont été ré-
coltés en surface.

Appartenance culturelle à déterminer.
Collection(s) 261 Service d'Archéologie
et d'Ethnologie.

Référence(s) Baulu, Ann et José Ben-
mouyal, 1976.

DhDn-2 Nom du Ruisseau Cté Gaspé-Ouest
Localisation près de l'embouchure du ruisseau Vallée, à l'est du village Cap-au-Renard.

Description sommaire site partiellement en stratigraphie ayant livré quelques centaines d'outils lithiques, une trentaine de milliers d'éclats et quelques traces d'établissements.

Appartenance culturelle archaïque.
Collection(s) 264 Service d'Archéologie et d'Ethnologie (en partie seulement).

Références(s) Benmouyal, José, 1972b; Baulu, Ann et José Benmouyal, 1974, 1975; Provost, Roland, 1972a.

DhDn-3 Nom Cap-au-Renard 2 Cté Gaspé-Ouest
Localisation à l'ouest du ruisseau Vallée, un peu au sud du village Cap-au-Renard.

Description sommaire site en stratigraphie ayant livré quelques éclats.

Appartenance culturelle indéterminable.

Collection(s)	476 Musée d'Archéologie de l'Est du Québec.
Référence(s)	Baulu, Ann et José Benmouyal, 1976.

DhDn-4	Nom Ruisseau-Castor	Cté Gaspé-Ouest
	Localisation dans le village Ruisseau-Castor, un peu au sud de la route 132.	

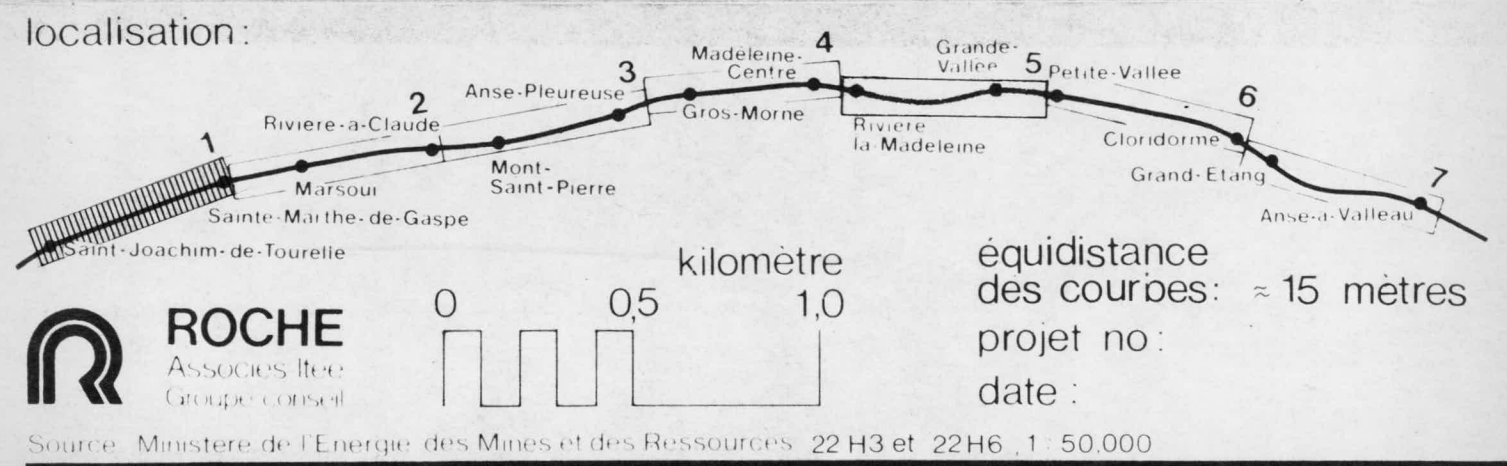
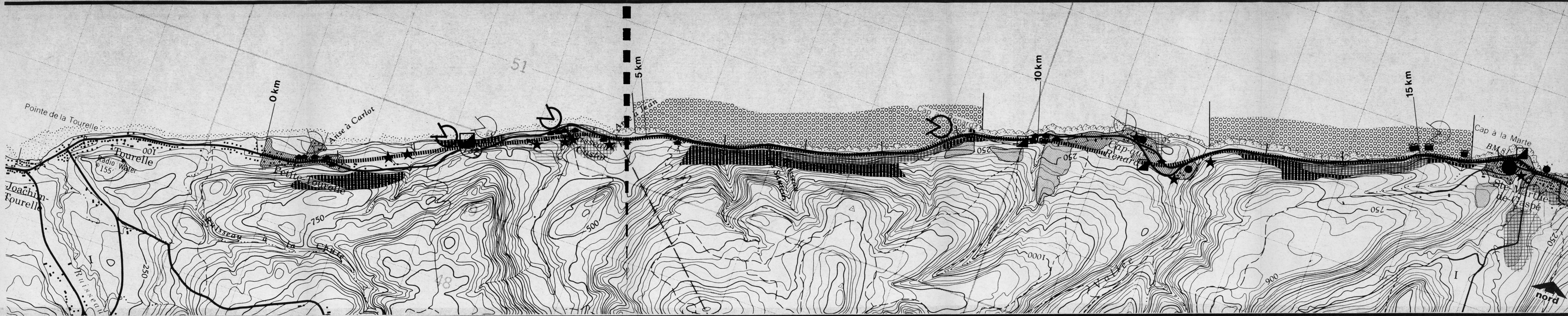
Description sommaire	quelques outils lithiques et une vingtaine d'éclats ont été récoltés en surface.
----------------------	--

Appartenance culturelle	indéterminable.
Collection(s)	477 Musée d'Archéologie de l'Est du Québec.
Référence(s)	Baulu, Ann et José Benmouyal, 1976.

* Ministère des Affaires culturelles, 1977. Inventaire des sites préhistoriques du Québec, Québec, 462 p..



DOSSIER CARTOGRAPHIQUE



- MILIEU PHYSIQUE**
- Pente supérieure à 50 %
 - Zone d'éboulis
 - Sables littoraux sur argile
 - Delta actif
 - Construction prévue sous la ligne des basses eaux

- MILIEU BIOLOGIQUE**
- Forte abondance d'organismes benthiques
 - Moyenne abondance d'organismes benthiques
 - Faible abondance d'organismes benthiques
 - Milieu dulcicole sensible

- MILIEU HUMAIN**
- Potentiel de ravage de Cerf de Virginie
 - Potentiel de nidification du Guillemot noir
 - Peuplement forestier de valeur

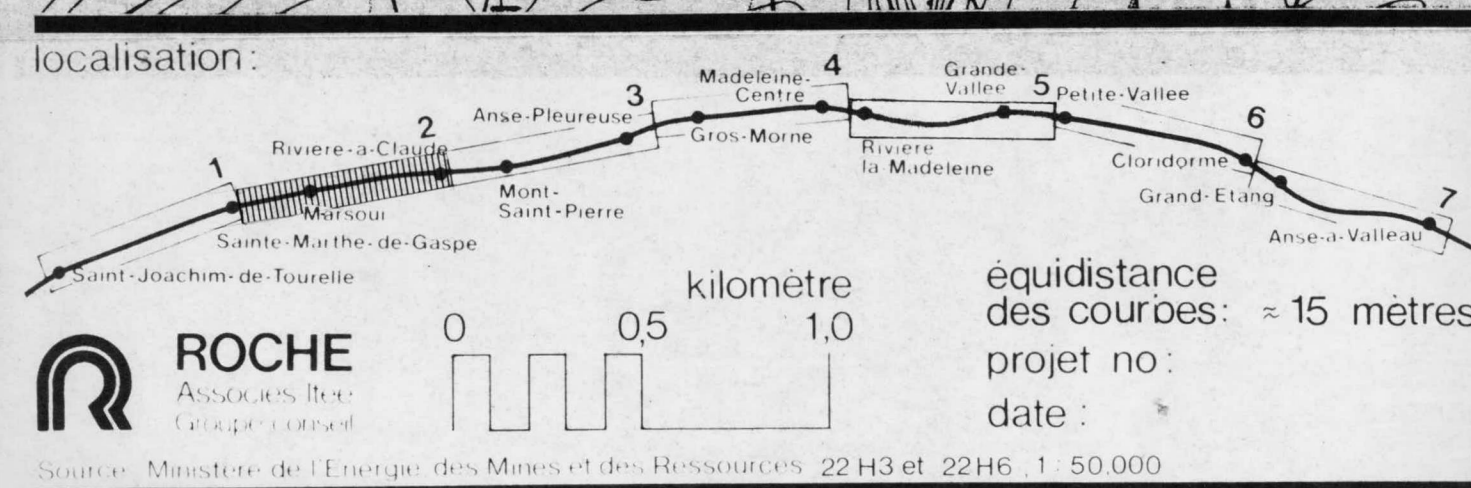
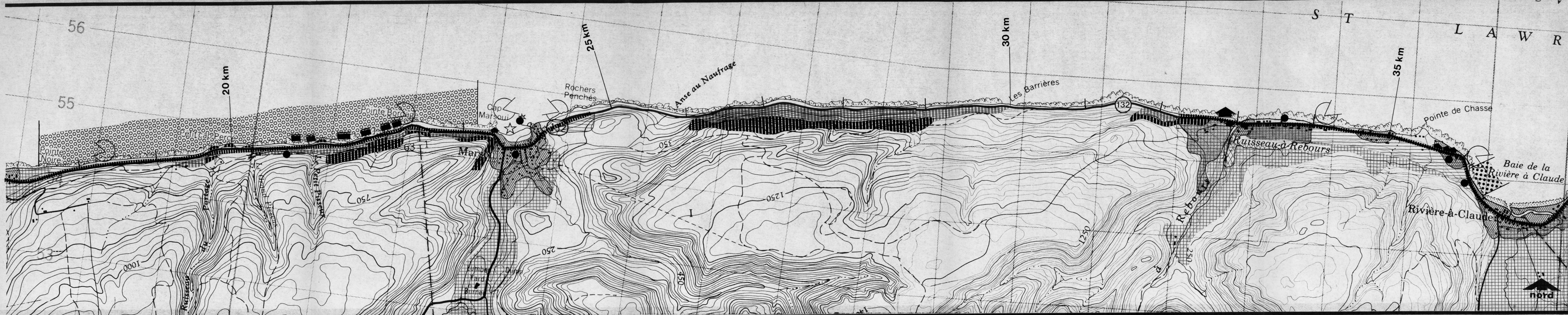
- MILIEU VISUEL**
- ZONE D'APTITUDE**
- Point de vue majeur, mineur
 - Attrait visuel élevé, faible
 - Dégradation visuelle élevée, faible
- CONTRAINTE**
- Exploitation agricole
 - Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.)
 - Expropriation résidence, commerce
 - Site préhistorique connu
 - Potentiel historique à vérifier

Ministère des Transports du Québec

étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

aptitudes et contraintes



MILIEU PHYSIQUE	MILIEU BIOLOGIQUE	MILIEU HUMAIN	MILIEU VISUEL
ZONE D'APTITUDE ▨ Pente supérieure à 50 % ▤ Zone d'éboulis ▥ Sables littoraux sur argile ▦ Delta actif ▧ Construction prévue sous la ligne des basses eaux	ZONE D'APTITUDE ● Forte abondance d'organismes benthiques ○ Moyenne abondance d'organismes benthiques ○ Faible abondance d'organismes benthiques — Milieu dulcicole sensible	ZONE D'APTITUDE ▨ Aire d'habitation CONTRAINTE ▨ Exploitation agricole ▨ Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.) ▨ Expropriation résidence, commerce ★ DgDo-5 Site préhistorique connu ☆ Potentiel historique à vérifier	ZONE D'APTITUDE ⦿ Point de vue majeur, mineur ● Attrait visuel élevé, faible CONTRAINTE ▨ Dégradation visuelle élevée, faible

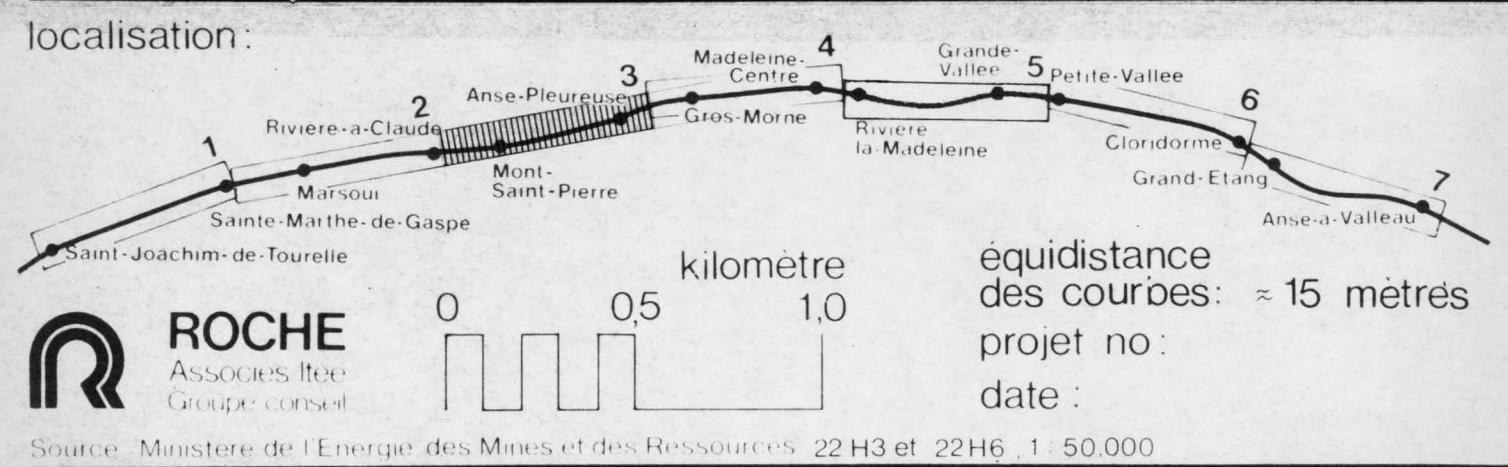
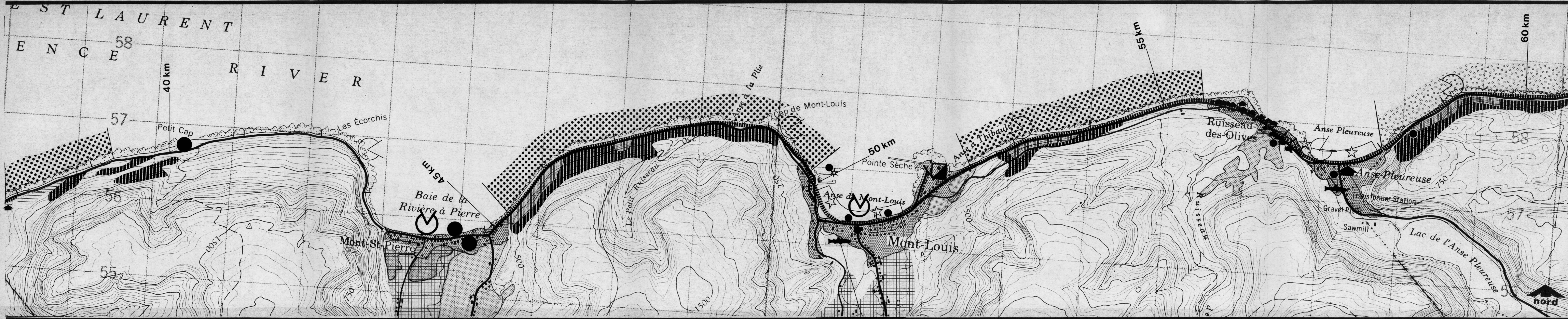
Ministère des Transports
 du Québec

étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

aptitudes et contraintes

E2

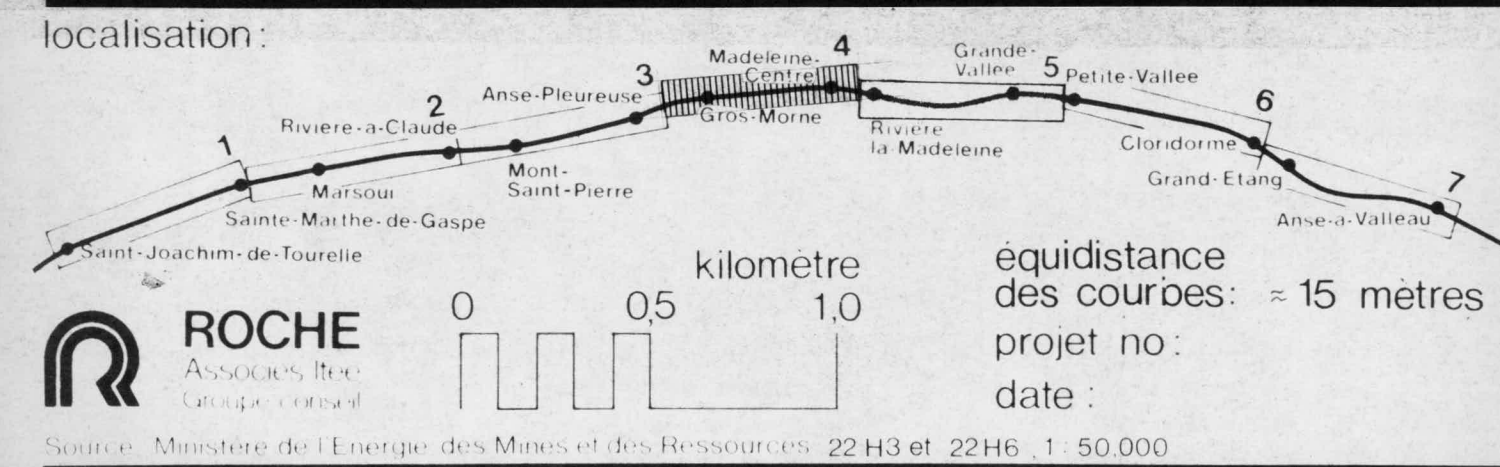
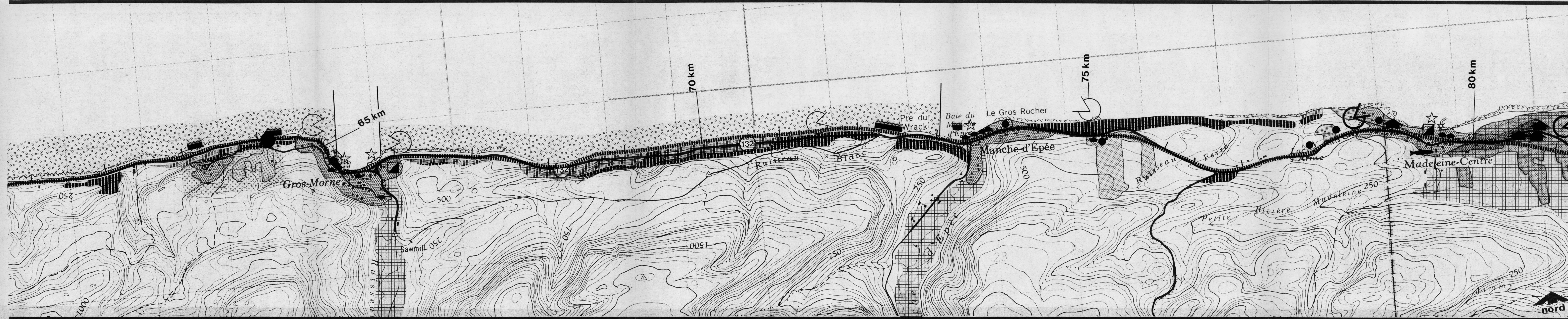


- MILIEU PHYSIQUE
- Pente supérieure à 50 %
 - Zone d'éboulis
 - Sables littoraux sur argile
 - Delta actif
 - Construction prévue sous la ligne des basses eaux

- MILIEU BIOLOGIQUE
- Forte abondance d'organismes benthiques
 - Moyenne abondance d'organismes benthiques
 - Faible abondance d'organismes benthiques
 - Milieu dulcicole sensible
 - Potentiel de ravage de Cerf de Virginie
 - Potentiel de nidification du Guillemot noir
 - Peuplement forestier de valeur

- MILIEU HUMAIN
- ZONE D'APTITUDE
- Aire d'habitation
 - Exploitation agricole
 - Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.)
 - Expropriation résidence, commerce
 - Site préhistorique connu
 - Potentiel historique à vérifier
- CONTRAINTE
- Potentiel de ravage de Cerf de Virginie
 - Potentiel de nidification du Guillemot noir
 - Peuplement forestier de valeur

- MILIEU VISUEL
- ZONE D'APTITUDE
- Point de vue majeur, mineur
 - Attrait visuel élevé, faible
 - Dégradation visuelle élevée, faible
- CONTRAINTE
- Dégradation visuelle élevée, faible



MILIEU PHYSIQUE

- Pente supérieure à 50 %
- Zone d'éboulis
- Sables littoraux sur argile
- Delta actif
- Construction prévue sous la ligne des basses eaux

MILIEU BIOLOGIQUE

- Forte abondance d'organismes benthiques
- Moyenne abondance d'organismes benthiques
- Faible abondance d'organismes benthiques
- Milieu dulcicole sensible
- Potentiel de ravage de Cerf de Virginie
- Potentiel de nidification du Guillemot noir
- Peuplement forestier de valeur

MILIEU HUMAIN

ZONE D'APTITUDE

- Aire d'habitation

CONTRAINTE

- Exploitation agricole
- Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.)
- Expropriation résidence, commerce
- Site préhistorique connu
- Potentiel historique à vérifier

MILIEU VISUEL

ZONE D'APTITUDE

- Point de vue majeur, mineur
- Attrait visuel élevé, faible

CONTRAINTE

- Dégradation visuelle élevée, faible

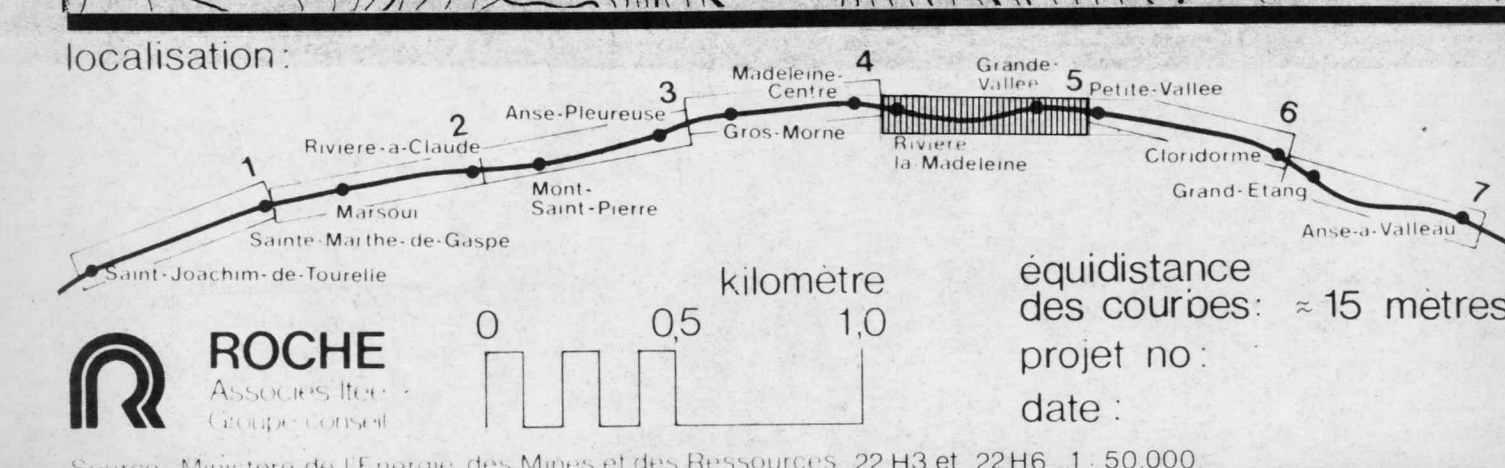
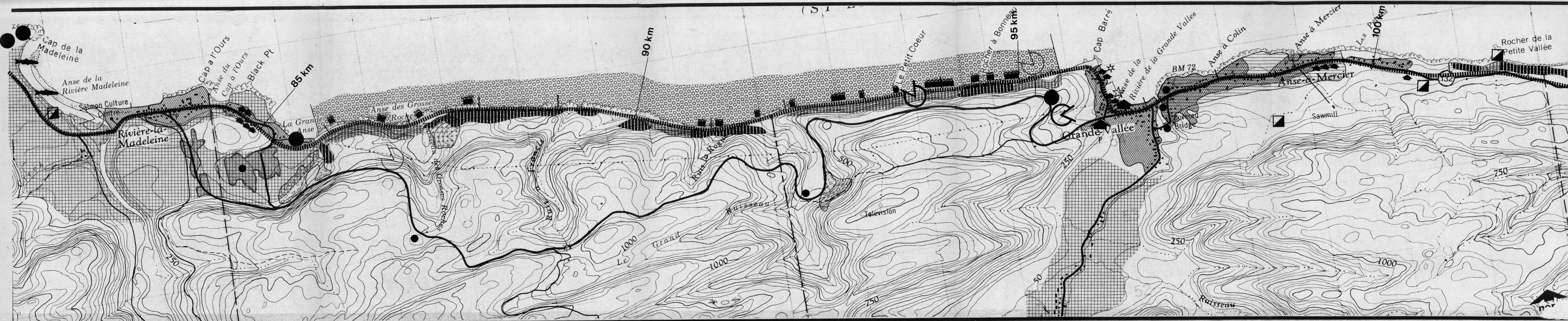
Ministère des Transports du Québec

étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

aptitudes et contraintes

E4



MILIEU PHYSIQUE	MILIEU BIOLOGIQUE	MILIEU HUMAIN	MILIEU VISUEL
Pente supérieure à 50 %	Forte abondance d'organismes benthiques	Potentiel de ravage de Cerf de Virginie	Point de vue majeur, mineur
Zone d'éboulis	Moyenne abondance d'organismes benthiques	Potentiel de nidification du Guillemot noir	Attrait visuel élevé, faible
Sables littoraux sur argile	Faible abondance d'organismes benthiques	Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.)	Dégradation visuelle élevée, faible
Delta actif	Milieu dulcicole sensible	Expropriation résidence, commerce	
Construction prévue sous la ligne des basses eaux		Site préhistorique connu	
		Potentiel historique à vérifier	

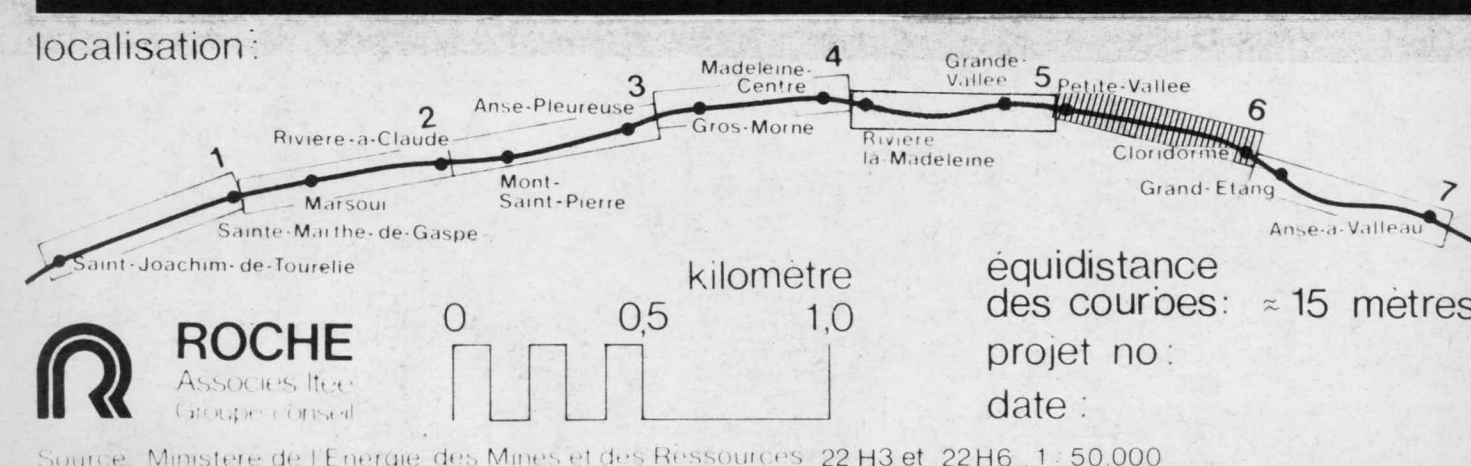
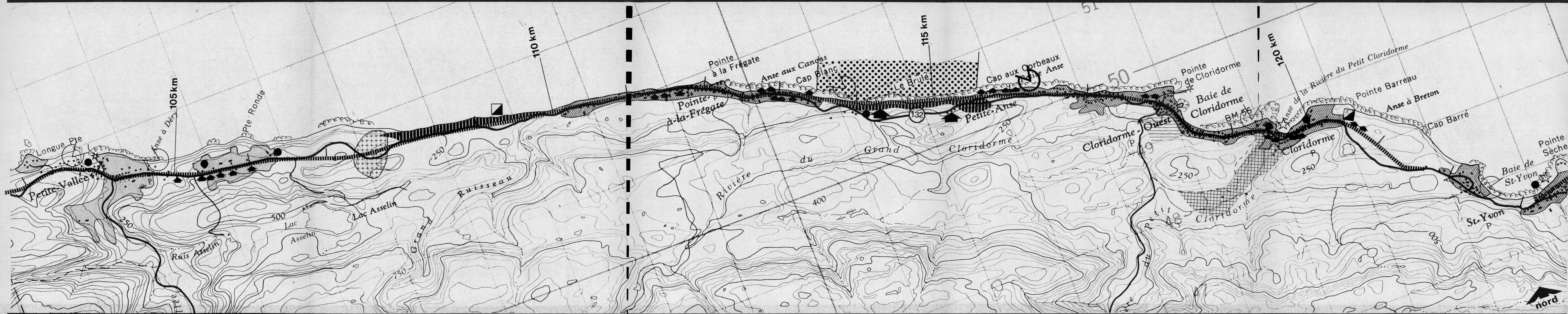
Ministère des Transports du Québec

étude d'impact sur l'environnement

réaménagement de la route 132

aptitudes et contraintes

E5



MILIEU PHYSIQUE

- Pente supérieure à 50 %**
- Zone d'éboulis**
- Sables littoraux sur argile**
- Delta actif**
- Construction prévue sous la ligne des basses eaux**

MILIEU BIOLOGIQUE

- Forte abondance d'organismes benthiques**
- Moyenne abondance d'organismes benthiques**
- Faible abondance d'organismes benthiques**
- Milieu dulcicole sensible**
- Potentiel de ravage de Cerf de Virginie**
- Potentiel de nidification du Guillemot noir**
- Peuplement forestier de valeur**

MILIEU HUMAIN

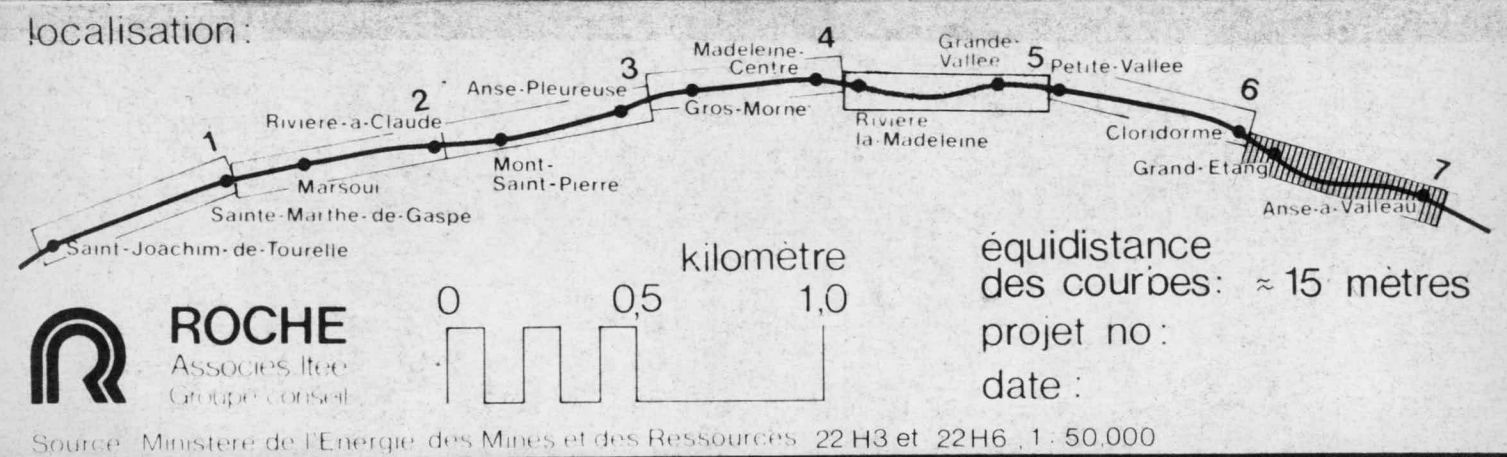
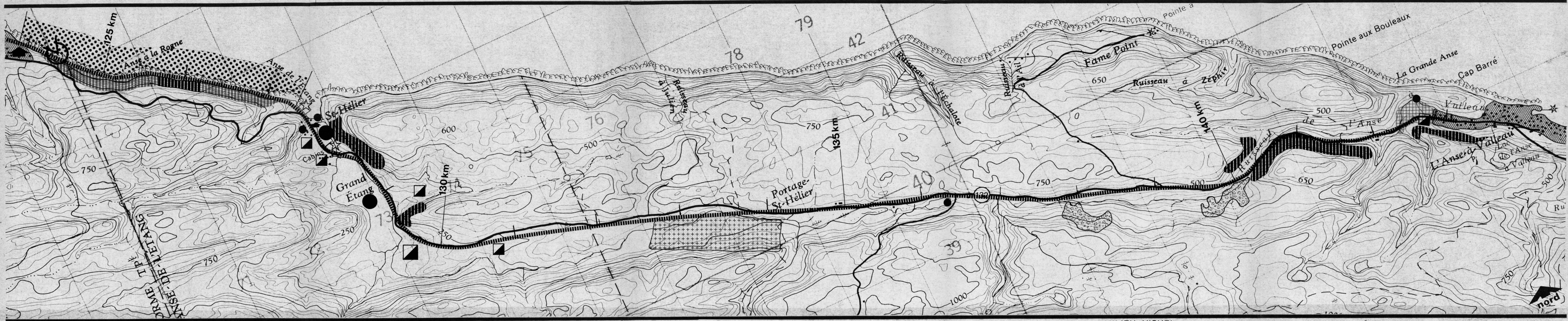
- ZONE D'APTITUDE**
- Aire d'habitation**
- CONTRAINTE**
- Exploitation agricole**
 - Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.)**
 - Expropriation résidence, commerce**
 - Site préhistorique connu**
 - Potentiel historique à vérifier**

MILIEU VISUEL

- ZONE D'APTITUDE**
- Point de vue majeur, mineur**
 - Attrait visuel élevé, faible**
- CONTRAINTE**
- Dégradation visuelle élevée, faible**

Ministère des Transports
du Québec

étude d'impact sur l'environnement
**réaménagement
 de la route 132**
 aptitudes et contraintes



MILIEU PHYSIQUE

- Pente supérieure à 50 %
- Zone d'éboulis
- Sables littoraux sur argile
- Delta actif
- Construction prévue sous la ligne des basses eaux

MILIEU BIOLOGIQUE

- Forte abondance d'organismes benthiques
- Moyenne abondance d'organismes benthiques
- Faible abondance d'organismes benthiques
- Milieu dulcicole sensible

MILIEU HUMAIN

- ZONE D'APTITUDE
- Aire d'habitation
 - Exploitation agricole
 - Potentiel agricole élevé (classe 2 et 3 selon I.T.C.)
 - Expropriation résidence, commerce
 - Site préhistorique connu
 - Potentiel historique à vérifier
- CONTRAINTE
- Potentiel de ravage de Cerf de Virginie
 - Potentiel de nidification du Guillemot noir
 - Peuplement forestier de valeur

MILIEU VISUEL

- ZONE D'APTITUDE
- Point de vue majeur, mineur
 - Attrait visuel élevé, faible
- CONTRAINTE
- Dégradation visuelle élevée, faible

Ministère des Transports
du Québec

étude d'impact sur l'environnement
**réaménagement
de la route 132**
aptitudes et contraintes

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 876