



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



Réaménagement de la route 132 Municipalité de Causapsal

CANQ
TR
GE
CA
203

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

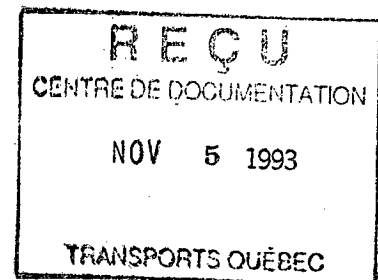
QUÉBEC, MARS 1993

310482



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

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



Réaménagement de la route 132

Municipalité de Causapsca

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

DOR-CEN-MON

CANQ
TR
GE
CA
203

Service de l'environnement
200, Dorchester-sud
Québec (Québec)
G1K 5Z1

QUÉBEC, MARS 1993

Ce document a été préparé par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, économiste-urbaniste, chef du Service de l'environnement.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Fabien Lecours architecte paysagiste, chargé de projet

Isabelle Béchard étudiante en urbanisme

Carolle Bouchard anthropologue

Esther Laforte archéologue

Évangéline Levesque architecte paysagiste - aménagiste

Gaétan Roy agronome

Pierre Samson biologiste

Sous la supervision de :

Daniel Hargreaves urbaniste, chef de la Division
des études environnementales Est

Soutien technique :

Carole Dumont technicienne en cartographie
Louise Garneau agente de secrétariat

Avec la collaboration de :

Daniel Bouchard ingénieur, Service des ouvrages d'art
Marcel Laberge ingénieur, Service des ouvrages d'art
Lam Srun Horng ingénieur, Service des projets - Est
Raymond Savard ingénieur, Service des projets - Est
Daniel Trottier arch. paysagiste, Service des projets - Est
Pierre Forbes éva. agréé, Div. des activités immobilières

Carole Fernet & Ass. Consultant en architecture de paysage

Bergeron Gagnon Inc. Consultant en patrimoine

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES FIGURES	vii
LISTE DES CARTES	viii
LISTE DES TABLEAUX	ix
LISTE DES ANNEXES	x
1.0 MISE EN CONTEXTE	1
2.0 DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET	3
2.1 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET	3
2.2 CARACTÉRISTIQUES ET DÉFICIENCES DE LA ROUTE ACTUELLE	3
2.3 OBJECTIFS DE L'INTERVENTION	4
2.4 PROGRAMMATION DU PROJET	8
2.5 ASSUJETTISSEMENT DU PROJET ET AUTORISATIONS REQUISES	9
▪ Loi sur la qualité de l'environnement	9
▪ Loi sur les biens culturels	9
▪ Loi sur la protection du territoire agricole	9

■	Résolutions municipales : avis de conformité selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme . . .	10
■	Dérogation en vertu de la convention fédérale - provinciale concernant les plaines inondables	10
3.0	DESCRIPTION DE LA ZONE D'ÉTUDE	11
3.1	MILIEU HUMAIN	11
3.1.1	Contexte socio-communautaire	11
■	Une diminution de la population et une tendance prononcée vers le vieillissement	13
■	Le tourisme comme principal recours de l'économie	13
■	Une dynamique socio-communautaire dépendante	14
■	Autour de l'église: un pôle socio-communautaire réunissant diverses populations	15
■	La route 132 à Causapscal, une distribution importante de services et un besoin de stationnements	18
3.1.2	Caractéristiques du noyau urbain et patrimonial	20
■	Les projets de mise en valeur pour la Municipalité	20
3.1.3	Caractéristiques visuelles du paysage	22
3.1.4	Archéologie	26
3.2	MILIEU NATUREL	26

4.0	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	27
4.1	MILIEU HUMAIN	27
4.1.1	Impacts et atténuation sur le contexte socio-communautaire	27
	■ Les personnes appelées à être déplacées (enjeu psycho-social)	27
	■ La visibilité du village pour le tourisme (enjeu socio-économique)	29
	■ La qualité de vie des résidants (enjeu socio-communautaire)	30
	■ La période de réalisation du projet	30
	■ Autres impacts	30
	■ Qualité de vie et sécurité	32
4.1.2	Impacts et atténuation sur l'aspect urbain	32
	■ Expropriation / déplacement de bâtiments	33
	■ Rapprochement / éloignement	34
	■ Orientations municipales	34
	■ Période de réalisation du projet	34
	■ Éléments patrimoniaux	35
	■ Rapprochement	35
	■ Mesures d'atténuation	35
4.1.3	Impacts et atténuation sur les caractéristiques visuelles du paysage	55

- Modification du caractère naturel du paysage 55
- Disparition ou rapprochement d'éléments ponctuels du paysage . . . 56
- Perte de l'effet de porte aux entrées de l'agglomération de Causapscal . . 56
- Visibilité et mise en valeur des attraits particuliers du paysage 57
- Disposition de matériaux de déblais excédentaires 57
- Mesures d'atténuation visuelles . . . 57
- 4.1.4 Impacts et atténuation sur l'aspect agricole 66
- 4.1.5 Impacts et atténuation sur l'aspect archéologique 66
- 4.2 MILIEU NATUREL 67
- 4.2.1 Rivière Causapscal 67
- 4.2.2 Principales mesures d'atténuation pour la protection de la rivière Causapscal 68
 - Calendrier restreint 68
 - Absence de machinerie 68
 - Batardeau en poches de pierres lavées 68
 - Zone de travail restreinte 69
 - Eaux de pompage 69
 - Déroulement des opérations 69
 - Batardeau proposé 70
 - Bassin de sédimentation 70

4.2.3	Ponceaux du ruisseau Blais et de la rue Notre-Dame	73
■	Ruisseau Blais	73
■	Ruisseau sous la rue Notre-Dame . . .	73
4.2.4	Mesures d'atténuation proposées pour les ponceaux du ruisseau Blais et de la rue Notre-Dame	74
■	Ruisseau Blais	74
■	Ruisseau sous la rue Notre-Dame . . .	74
■	Croquis descriptifs	74
5.0	SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE	77
5.1	INTÉGRATION DES MESURES D'ATTÉNUATION AUX PLANS ET DEVIS	77
5.2	SURVEILLANCE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION	77
5.3	SUIVI APRÈS RÉALISATION	78
6.0	CONCLUSION	79

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	Localisation de la zone d'étude	2
FIGURE 2 :	Profil en travers: réaménagement de la route 132 à Causapsca1	6
FIGURE 3 :	Réaménagement de la route 132 à Causapsca1	7
FIGURE 4 :	La M.R.C. de la Matapédia	12
FIGURE 5 :	Ville de Causapsca1: affectations du sol	17
FIGURE 6 :	Proposition de batardeau en poches de pierres lavées, pont de la rivière Matapédia	71
FIGURE 7 :	Bassin de sédimentation, pont de la rivière Matapédia	72
FIGURE 8 :	Buse de franchissement pendant la période des travaux	75
FIGURE 9 :	Buse de franchissement avec batardeau à l'intérieur du ponceau actuel	76

LISTE DES CARTES

CARTE 1 :	Unités de paysage inventoriées	23
CARTE 2 :	Bâtiments localisés dans l'emprise entre les chaînages 3+100 à 3+450	53
CARTE 3 :	Bâtiments localisés dans l'emprise entre les chaînages 4+900 à 5+120	54

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : Profil socio-communautaire de Causapsca1	19
TABLEAU 2 : Le quotient patrimonial des bâtiments inventoriés	21
TABLEAU 3 : Caractéristiques des unités de paysage . . .	24 et 25
TABLEAU 4 : Enjeux socio-communautaires négatifs liés au projet de réaménagement de la route 132 à Causapsca1	31
TABLEAU 5 : Description et évaluation des impacts sur le milieu bâti	39 à 52
TABLEAU 6 : Évaluation des impacts visuels et mesures d'atténuation	59 à 65

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Commission de protection du territoire agricole
Autorisations : 18 septembre 1991 et 5 octobre 1992

ANNEXE 2 : Résolutions municipales

ANNEXE 3 : Types architecturaux

ANNEXE 4 : Montage photographique de la zone d'étude

ANNEXE 5 : Plans de construction du projet de réaménagement

1.0 MISE EN CONTEXTE

Depuis plusieurs années, le ministère des Transports du Québec intervient en vue de l'amélioration du réseau routier de la vallée de la Matapédia. Le présent document traite plus particulièrement de la réfection de la route 132 à Causapscal. Ce projet s'inscrit dans la série des corrections géométriques apportées à ce secteur de la vallée, dont la plus récente demeure le réaménagement du tronçon de la route 132 traversant la municipalité de Sainte-Florence.

À l'origine, il fut question d'effectuer un chemin de contournement du centre de Causapscal, côté rivière ou côté opposé, de façon à diriger le trafic vers la Baie-des-Chaleurs ou le Bas-Saint-Laurent. Cette proposition qui s'est avérée inacceptable pour la Municipalité, celle-ci souhaitant que ce village demeure visible aux yeux des touristes et d'autres passants pour permettre son maintien et son développement.

Le projet actuel est jumelé à la réalisation du projet d'assainissement des eaux, projet qui prendra départ à l'automne 1992 dans les rues secondaires, et qui se poursuivra l'été suivant conjointement au projet de réaménagement de la rue principale (route 132).

Plus particulièrement, le réaménagement proposé comporte principalement les corrections du profil et de trois courbes sous-standards en plus de prévoir des voies piétonnières et de stationnements dans le secteur centre-ville.

Les sections qui suivent présentent les objectifs et la justification du réaménagement proposé, décrivent brièvement la zone d'étude, procèdent à l'évaluation environnementale du projet et, énumèrent les mesures nécessaires à une bonne intégration à l'environnement humain et naturel de Causapscal.

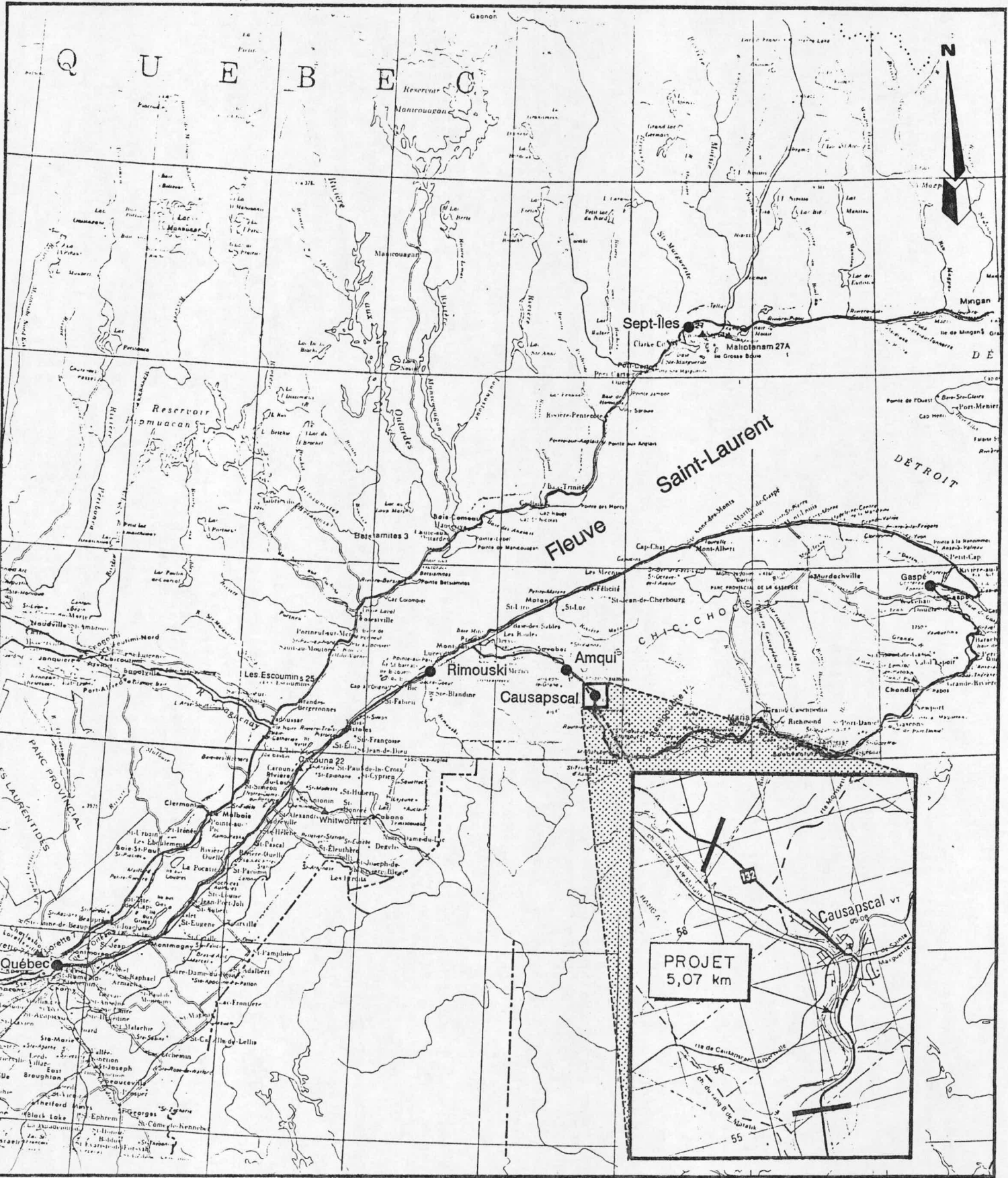


Figure 1: Localisation de la zone d'étude

2.0 DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route : 132

Longueur du projet : 5,07 km

Région administrative du Ministère :

Région 1-2 (Bas Saint-Laurent) et District 07 (Mont-Joli)

N° S.A.P.P.I. : 0132-20-05ab

N° projet : 20-1207-7601

Municipalité régionale de comté : Matapédia

Municipalité : Causapscal

Circonscription électorale provinciale : Matapédia

N° plans : CH-85-17-1045

2.2 CARACTÉRISTIQUES ET DÉFICIENCES DE LA ROUTE ACTUELLE

Dans les limites du projet proposé, les vitesses affichées sont de 90 km/hre-à l'entrée sud de Causapscal, de 80 km/hre à l'entrée nord et de 50 km/hre sur la majorité du parcours à l'étude dans le secteur urbain de Causapscal. Ces limites de vitesses demeureront inchangées après la réalisation du projet.

Sur le plan de la circulation, dans les limites de Causapscal, la route 132 a une vocation de route collectrice urbaine et de route de transit. Son tracé demeure sinueux et comprend seize courbes dont trois d'entre elles demeurent sous-standards. Deux de ces courbes sont localisées à la hauteur des rues Blanchard et Frénette (centre-ville) alors que la troisième est localisée à la limite sud du projet de réaménagement proposé.

Le profil en long de la route demeure généralement assez plat sauf en deux endroits où on note des pentes atteignant et dépassant le 7 % sur des distances variant entre 100 et 272 mètres à la hauteur des rues Cartier (gare) et Dollard.

La géométrie des voies et accotements existants demeure inférieure aux normes du Ministère.

Actuel : voie 3,30 à 3,5 mètres
accotement 0,4 à 1,0 mètre

Norme : voie 3,5 à 3,65 mètres
accotement 3,0 mètres

La géométrie déficiente des voies et des accotements, ainsi que la présence de nombreuses courbes et de quelques pentes abruptes affectent la visibilité pour les usagers, alors que le débit de circulation important noté au centre-ville nuit à la sécurité aux abords de la route ainsi qu'à la sécurité des manoeuvres aux intersections et aux entrées et sorties des accès privés.

Pour sa part, le débit journalier observé indique que celui-ci demeure important au centre-ville (6 397 véhicules/jour) et diminue progressivement en s'en éloignant (4 055 véhicules/jour à l'entrée nord, 3 093 véhicules/jour à l'entrée sud). Ce débit augmente de 30 % en période estivale.

À partir de ces débits et de la géométrie de la route, on note que la capacité et le niveau de service sont déjà atteints au centre-ville (intersection de la route 132 avec la rue St-Jean-Baptiste). De plus, avec l'accroissement du débit prévisible, le niveau de service sera atteint à l'entrée nord de Causapscał d'ici quelques années.

2.3 OBJECTIFS DE L'INTERVENTION

Le réaménagement proposé vise à augmenter la fluidité, la capacité, la sécurité ainsi que la visibilité de la route 132 dans les limites de Causapscał.

La réalisation de la nouvelle route nécessitera l'élargissement des deux voies de roulement actuelles et des accotements qui seront pavés selon:

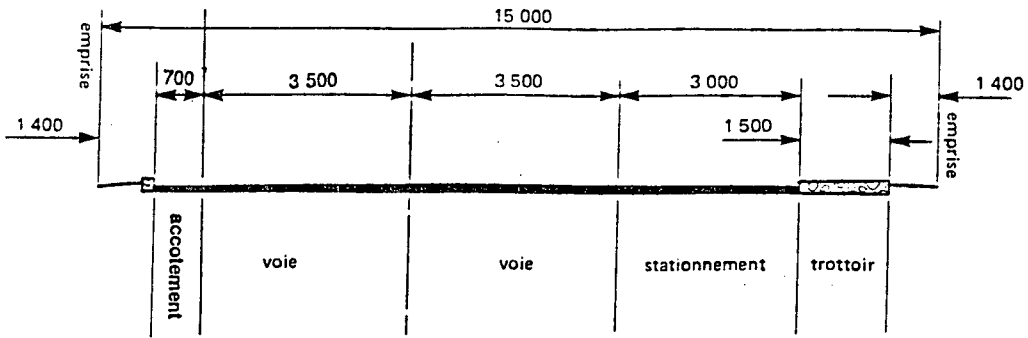
- la norme D-2310, route principale à voies contiguës comprenant:
 - une voie lente de la rue Champoux à la limite sud du projet de réaménagement proposé (voir figure 2 et 3) (chaînages 1+933 à 2+800);
 - une voie de décélération et d'insertion ainsi qu'une voie d'évitement pour les virages à gauche, à l'entrée nord de la Municipalité soit dans le secteur du centre commercial (chaînages 6+560 à 6+900);
- et la norme D-2309 (type B) en milieu urbain comprenant:
 - deux voies de stationnement entre les rues Champoux et Blais, Notre-Dame et Barriault (chaînages 2+800 à 5+520);
 - une voie de stationnement de la rue Barriault à l'entrée du C.L.S.C. (voir figure 2 et 3) (chaînages 5+520 à 6+560).

Des trottoirs seront réalisés:

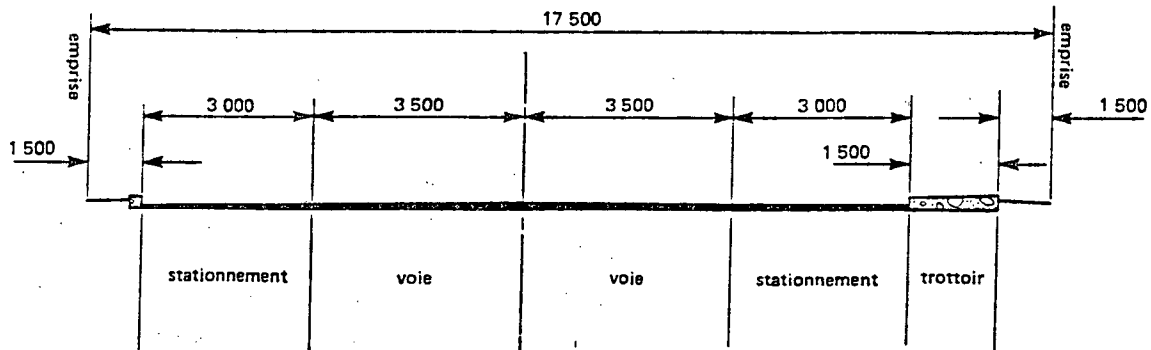
- des deux côtés de la route entre les rues Notre-Dame et Frénette (centre-ville) (chaînages 4+360 à 4+780);
- d'un seul côté de la route, un peu au sud de la rue Ste-Anne jusqu'à la rue Frénette et entre les rues Notre-Dame et Rioux (chaînages 2+890 à 4+360 et 4+780 à 6+500).

La chaussée de la route sera construite avec accotements, bordures ou trottoirs et comprendra un réseau d'égout pluvial souterrain sur toute la longueur du projet. Des fossés seront réalisés sur une courte distance à l'extrémité nord du projet et au sud de la rue Ste-Anne. Des servitudes de drainage vers la rivière Matapédia seront nécessaires à la hauteur des rues Morrissette et Champoux, et face à l'accès de l'église (3+980, 4+590, 5+920). Des ponceaux existants devront être allongés à la hauteur du ruisseau Boudreau (chaînage 6+720) et du ruisseau Blais (chaînage 4+190).

VITESSE DE RÉFÉRENCE: 80, 70, 60 OU 50 km/h

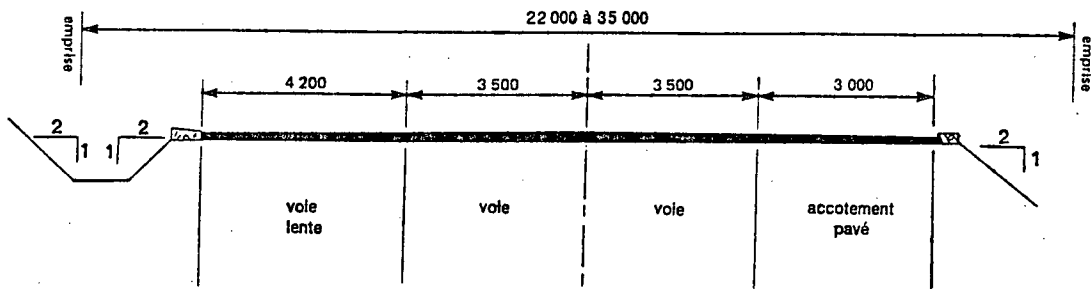


chaînage 5+520 à 6+560

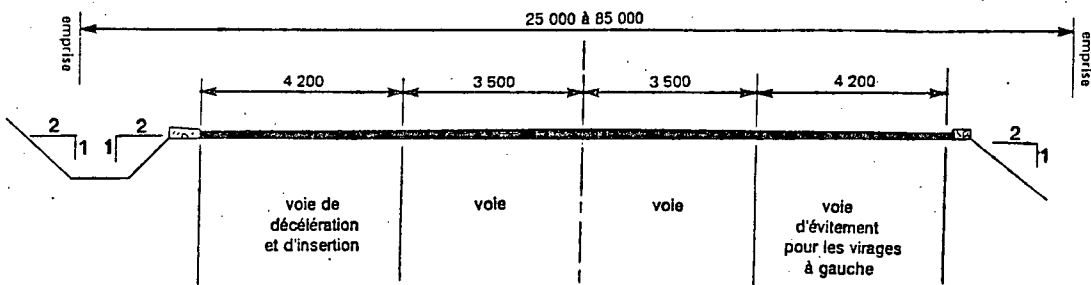


Profil: D - 2309

chaînage 2+800 à 5+520



chaînage 1+933 à 2+800



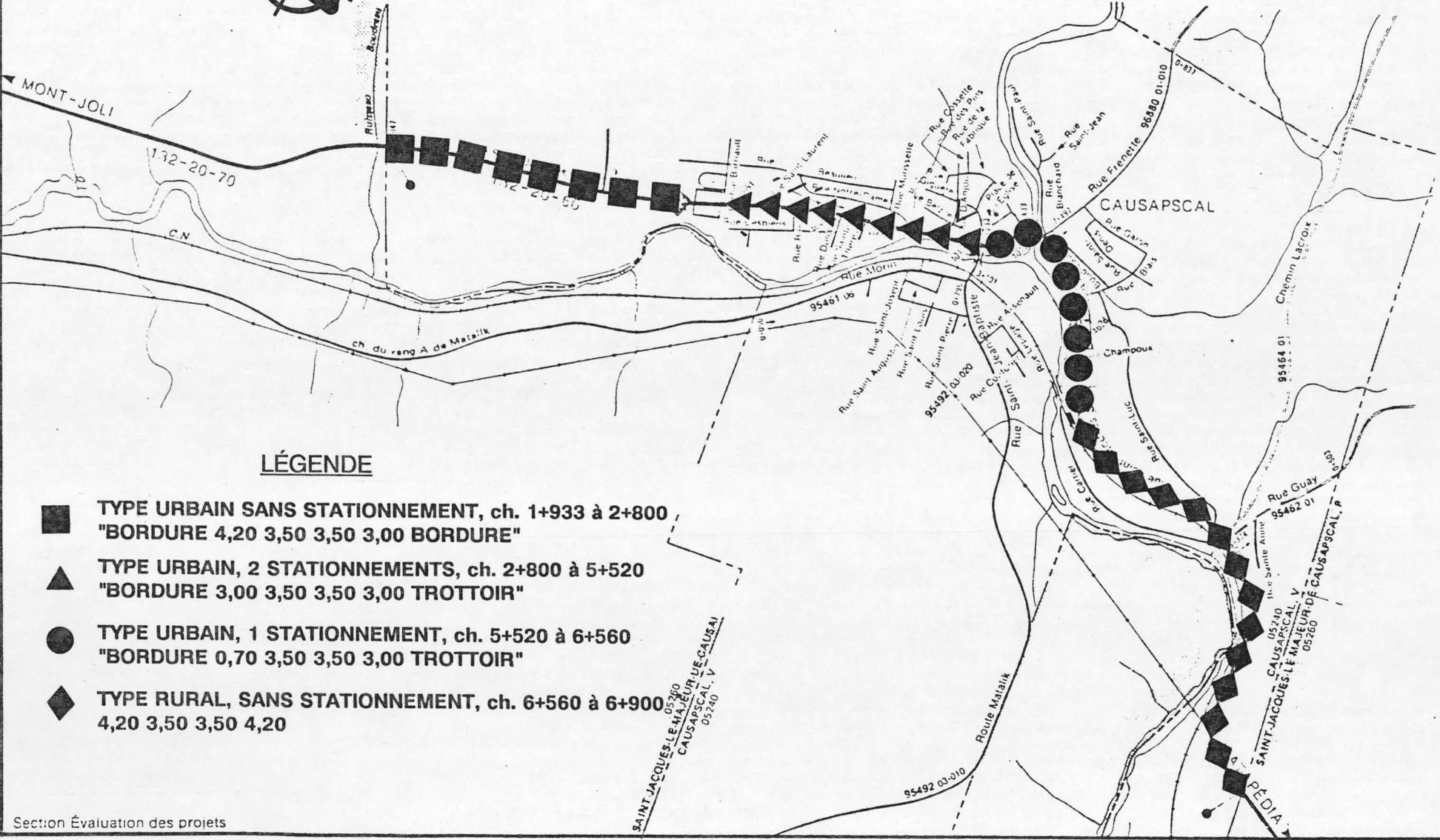
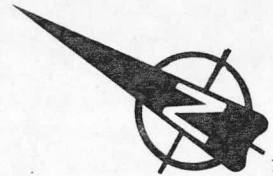
chaînage 6+560 à 6+900

FIGURE 2: PROFIL EN TRAVERS

Réaménagement de la route
132 à Causapcal

Profil: D - 2310

FIGURE : 3
PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT
ROUTE-132
CAUSAPSCAL



LÉGENDE

- TYPE URBAIN SANS STATIONNEMENT, ch. 1+933 à 2+800
"BORDURE 4,20 3,50 3,50 3,00 BORDURE"
- ▲ TYPE URBAIN, 2 STATIONNEMENTS, ch. 2+800 à 5+520
"BORDURE 3,00 3,50 3,50 3,00 TROTTOIR"
- TYPE URBAIN, 1 STATIONNEMENT, ch. 5+520 à 6+560
"BORDURE 0,70 3,50 3,50 3,00 TROTTOIR"
- ◆ TYPE RURAL, SANS STATIONNEMENT, ch. 6+560 à 6+900
4,20 3,50 3,50 4,20

Le réaménagement proposé consistera aussi à corriger trois courbes sous-standards. La première correction s'effectuera vers l'est entre les chaînages 2+000 et 2+600. Cette intervention nécessitera un déblai de 1,5 à 4 mètres de hauteur, ainsi qu'une coupe de roc. La deuxième et la troisième courbe seront corrigées vers l'ouest entre les chaînages 2+560 et 3+320 et nécessiteront des remblais variant entre 4 et 8 mètres de hauteur. En ce qui a trait au profil, une importante correction est prévue (déblai atteignant 5 mètres de hauteur) afin d'adoucir la pente longitudinale de la route, à la hauteur de la rue Cartier (chaînages 3+300 à 3+660). Des surlargeurs d'emprise sont prévues dans trois secteurs, entre le chaînage 3+300 à 3+660 et du 6+660 à 6+810 (côtés gauche et droit) pour permettre la correction du profil. Une autre est prévue du chaînage 5+220 au 5+390 (côté gauche) pour la construction d'un mur de soutènement.

La réalisation du projet nécessitera l'apport de matériaux (sable et gravier) qui devront provenir d'aires d'exploitation situées à proximité de Causapscal (banc de gravier Dionne de Sainte-Florence) ou d'autres sites conformes proposés par l'entrepreneur.

Des matériaux de déblai excédentaires, non réutilisables pour la construction de la nouvelle route, seront disposés du côté droit de la route (chaînages 4+860 à 5+000) de façon à créer une pente qui remplacera les murs qui retiennent la falaise à cet endroit.

Finalement, le projet proposé conserve comme objectif secondaire que sa réalisation soit effectuée au même moment que les travaux de mise en place d'un réseau d'égouts sanitaires. Le jumelage de ces deux chantiers permettra de réduire les coûts de réalisation. Ce jumelage évitera aussi de répéter les inconvénients apportés par deux chantiers indépendants à la qualité de vie des résidents et au confort des usagers.

2.4 PROGRAMMATION DU PROJET

Le projet de réaménagement de la route 132 est inclus dans la programmation du Ministère. Celui-ci sera réalisé en deux sections: une première localisée entre Sainte-Florence et le pont de la route 132, sera amorcé en 1993 pour se terminer en 1994, alors que l'autre partie du projet de réaménagement sera amorcé en 1994 et se terminera en 1995.

2.5 ASSUJETTISSEMENT DU PROJET ET AUTORISATIONS REQUISES

■ Loi sur la qualité de l'environnement

Bien que le projet soit réalisé sur plus d'un kilomètre, la grande partie de celui-ci possède une emprise ne dépassant pas 17,50 mètres ce qui lui attribue une emprise moyenne inférieure au 35 mètres requis pour l'obtention d'un certificat d'autorisation de réalisation (article 31 de la Loi).

Par contre, le projet longe la rivière Matapédia à moins de 60 mètres de ses rives sur une longueur de 1 160 mètres, à partir de la rue Cartier (chaînage 3+760) en direction d'Amqui. Ceci le rend éligible à une demande de certificat d'autorisation de construction (article 22 de la Loi).

De plus, une autorisation sera requise en ce qui a trait à l'installation du réseau d'égout pluvial (article 32 de la Loi).

■ Loi sur les biens culturels

Une demande d'autorisation sera faite auprès du ministère des Affaires culturelles en vertu des articles 31, 48 et 50 de la Loi sur les biens culturels, concernant le site historique du Domaine Matamajaw.

■ Loi sur la protection du territoire agricole

Le projet de la réfection de la route 132 s'inscrit partiellement en zone agricole désignée. En effet, le secteur sud du projet (chaînages 2+000 à 2+500) et le secteur du projet concernant le réaménagement de l'intersection des chemins Lacroix et Saint-Luc (chaînages 0+067 à 0+080) empiètent légèrement dans la zone agricole.

Ces deux secteurs sont assujettis aux dispositions de la Loi sur la protection du territoire agricole en raison de l'acquisition de surlargeurs dépassant 20 mètres en incluant l'emprise actuelle. Une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole a été obtenue pour ces secteurs (décisions du 18 septembre 1991 et du 5 octobre 1992 incluses en annexe 1).

- **Résolutions municipales : avis de conformité selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme**

Une résolution municipale est jointe à ce document (annexe 2). Cette résolution indique un accord sur la conformité du projet.

- **Dérogation en vertu de la convention fédérale - provinciale concernant les plaines inondables**

En aucun endroit, le projet ne prévoit d'empiétement dans la zone inondable de la rivière Matapédia et donc, aucune autorisation en ce sens n'est requise.

Par contre, des travaux en eau sont prévus pour l'élargissement du pont traversant la rivière Causapsca1 (chaînages 4+365 à 4+440, côté gauche). L'évaluation environnementale de ce secteur est intégrée à la présente étude.

3.0 DESCRIPTION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La route 132 pour la Municipalité Régionale de Comté (M.R.C.) de la Matapédia, constitue un axe de transit à l'échelle gaspésienne.

Le schéma d'aménagement de la M.R.C. de la Matapédia valorise un développement des infrastructures et des moyens de transport pour améliorer les communications entre les communautés locales, municipales et régionales (figure 4).

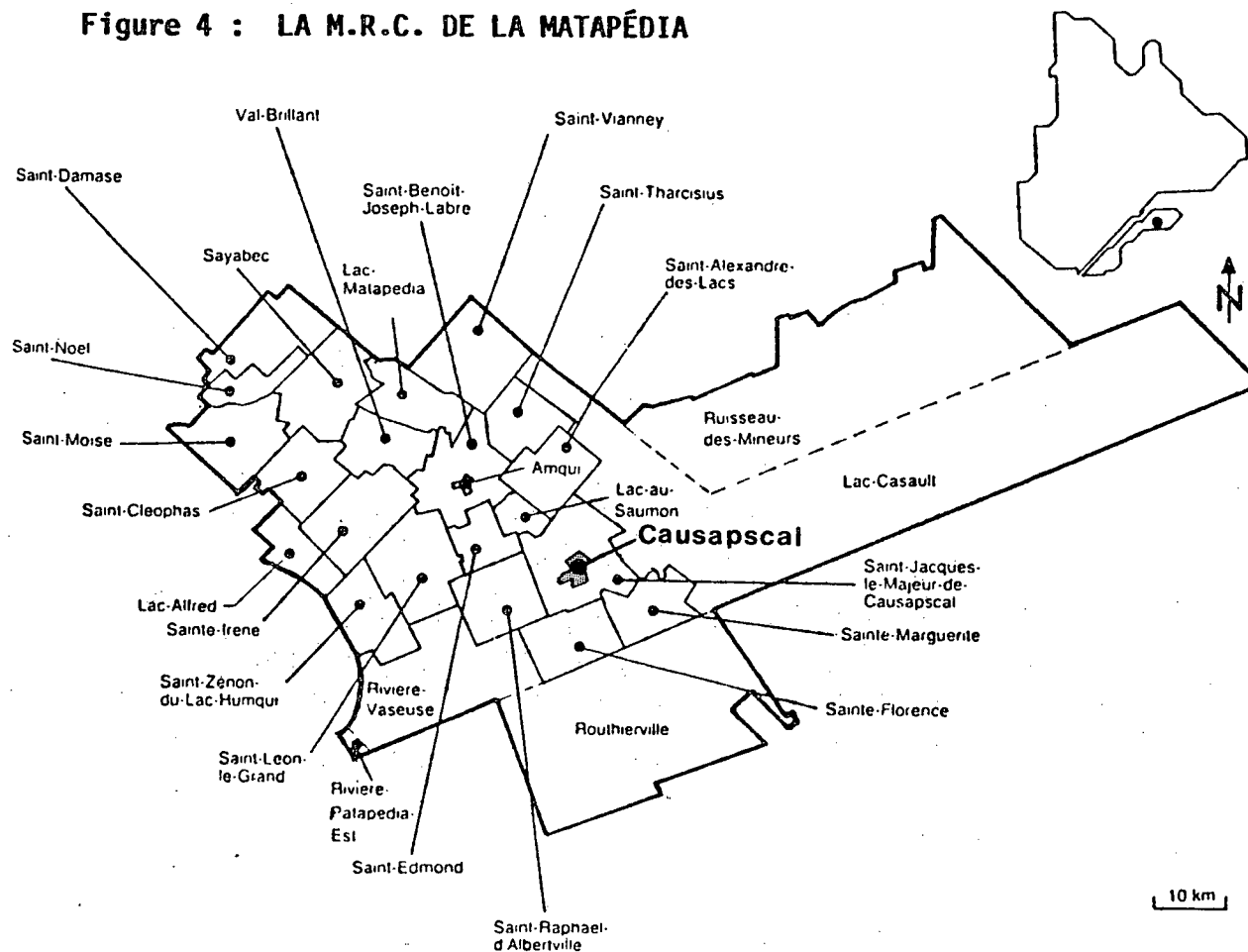
L'économie de la municipalité de Causapscal repose principalement sur le secteur forestier et ses industries connexes. Comme ces secteurs sont en déclin, la Municipalité veut consolider ses activités touristiques. Le potentiel touristique identifié provient de deux sources, soit la circulation de passage effectuant le circuit "Tour de la Gaspésie" et la circulation en provenance du Nouveau-Brunswick.

3.1 MILIEU HUMAIN

3.1.1 Contexte socio-communautaire

Une présence de quelques jours sur le terrain de la municipalité de Causapscal (juillet 1992) et la rencontre d'une vingtaine de personnes de l'endroit, responsables d'organismes, personnes résidentes ou autres, nous permettent de dresser un portrait sommaire de la dynamique sociale du secteur, et d'insister ensuite sur les éléments qui peuvent affecter la faisabilité sociale du projet de réaménagement de la route 132 tel que prévu.

Figure 4 : LA M.R.C. DE LA MATAPÉDIA



SOURCE: Ministère des Affaires municipales, Répertoire des municipalités du Québec, 1989.

■ **Une diminution de la population et une tendance prononcée vers le vieillissement**

Au cours des dernières années, la population a diminué sans cesse dans cette Municipalité, passant de 6 000 durant la décennie 60-70 à 2 220 habitants actuellement. On y accuse toutefois une légère reprise du développement, quelques permis de construction ayant été accordés durant les dernières années.

À la mesure de cette situation de déclin démographique, le processus de vieillissement s'est sérieusement enclenché dans le village. Les populations jeunes s'y retrouvent devant un niveau socio-économique faible, pour une forte moyenne survivant grâce aux transferts gouvernementaux. Cette situation s'inscrit dans le contexte de la réduction du nombre des entreprises forestières et des emplois reliés à ce secteur.

On se retrouve donc de plus en plus devant une population vulnérable, en termes de personnes âgées, et insécure vis-à-vis le trafic routier. Des probabilités sont existantes, par exemple, à l'effet que beaucoup de personnes âgées résident aux abords de la route 132.

■ **Le tourisme comme principal recours de l'économie**

Les forêts ont représenté, et représentent encore, une source appréciable d'emplois dans cette Municipalité. À Causapscal toutefois, le bois ne reçoit que ses premières transformations, tout projet de traitements subséquents plus sophistiqués s'y retrouvant ajourné... Les principales entreprises utilisant une main d'oeuvre locale demeurent donc dans cette spécialité et comprennent plus précisément 2 scieries, la Scierie Causap Inc. située à Causapscal et Bois Cépédia Inc. à Sainte-Florence, utilisant chacune 70 employés, ceci sans compter le personnel saisonnier qui alimente le maintien de leurs chantiers.

Certains autres résidants travaillent à Amqui, dans le domaine de la santé et des affaires sociales ou autres services institutionnels.

L'économie devient de plus en plus tributaire de l'apport touristique, alimenté principalement par le site de Matamajaw et axé sur la pêche au saumon. Ancien club de pêche privé, ce domaine a été remis aux citoyens de Causapscal en 1974. Il appartient aujourd'hui à la municipalité de Causapscal, depuis environ 2 ans. Il est géré par une corporation sans but lucratif, la Corporation Faucus (Corporation de développement touristique, faunique et culturel de Causapscal). La rivière sera également remise à la gestion locale au cours de l'an prochain.

Cette réalité d'auto-gestion du milieu encourage nécessairement la prise de responsabilité vis-à-vis celui-ci, l'implication d'un plus grand nombre de citoyens et favorise sa dynamisation.

À Causapscal, se retrouvent peu d'infrastructures importantes en termes d'hébergement et de restauration. On compte toutefois beaucoup d'autres commerces dits de transit, stations d'essence (6), casse-croûtes (4) et dépanneurs (5). Durant les dernières années, le nombre des commerces locaux-régionaux a cependant diminué.

L'exploitation progressive du site de Matamajaw et le maintien des commerces de transit est devenu prioritaire à Causapscal.

■ Une dynamique socio-communautaire dépendante

Le domaine des loisirs est fortement valorisé à Causapscal. L'aréna est importante (pour le hockey bottine, le hockey mineur et la ringuette) et compte de nombreuses inscriptions à ses activités: 100 venant de jeunes et 325 d'adultes. Des espaces existent également, au confluent des rivières Causapscal et Matapédia, pour la balle molle, féminine et masculine (225 inscriptions) le base-ball mineur (60 enfants) et pour le tennis (30 cartes de membres). Tous les soirs, en cours de semaine, on retrouve à la fois des joueurs et des spectateurs sur le terrain de loisirs.

Beaucoup d'organismes socio-communautaires sont présents dans la Municipalité et réunissent tout aussi bien des femmes (Fermières, Marie-Reine), des hommes (Chevaliers de Colomb), que des groupes d'âge spécifiques. Un club de

L'Âge d'Or particulièrement dynamique, compte 450 membres. Il apparaît que la population se retrouve avec plaisir au sein d'activités socio-communautaires, quoiqu'on ait observé une diminution dans leur nombre au cours des dernières années, ceci principalement à cause d'un manque d'implication au niveau de personnel bénévole.

Il est pourtant difficile de concevoir une telle dynamique complètement indépendante de toute autre, socio-économique, socio-démographique ou socio-politique. En d'autres mots, une situation économique stationnaire, un manque de jeunes travailleurs peuvent, selon certains témoignages, très bien affecter à la négative la participation aux activités socio-communautaires.

■ **Autour de l'église: un pôle socio-communautaire réunissant diverses populations**

Autour de l'église se retrouvent des ressources socio-communautaires diverses. Pour les enfants, on pense à l'école primaire, l'aréna, pour les adolescents à la maison des jeunes, pour les aînés au HLM et au club de l'Âge d'Or. Y sont localisés encore le bureau municipal, un centre culturel, la bibliothèque, l'Unité DORÉMI, une école de foresterie, etc. (voir figure 5).

L'école primaire compte actuellement 350 étudiants, ce qui signifie une diminution de moitié durant les 20 dernières années. Elle reçoit 80 enfants à la maternelle, dont ceux provenant des municipalités de Sainte-Florence, Sainte-Marguerite et Albertville et ajoute à ses écoliers d'âge primaire ceux couvrant deux degrés de chaque municipalité nommée précédemment. Tenant compte de ce regroupement, on prévoit 20 écoliers supplémentaires en septembre 1992. En plus des 80 enfants de la maternelle, environ une centaine d'écoliers du primaire sont transportés par autobus.

L'utilisation de la bicyclette, pour se rendre à l'école primaire, n'est pas permise. Par contre, les écoliers appelés à se rendre et revenir de l'école à pied se retrouvent devant deux points de traversée où leur sécurité peut être constamment remise en question et qui supposent, durant la saison scolaire, la présence de brigadiers: la traversée de l'intersection Saint-Jacques / Saint-Jean-Baptiste face à l'église, et celle de Frenette-Boudreau-Blanchard (voir

figure 5). Il est remarqué que le feu servant au passage des écoliers, face à l'église, implique un arrêt pour les utilisateurs de la rue Saint-Jacques mais une traverse scolaire demeure manquante pour les écoliers voulant traverser la route 132 à la hauteur de la rue Saint-Jean-Baptiste.

Dans le secteur de l'école, trois jeunes universitaires ont démarré un projet de terrain de jeux pour l'été. Elles ont obtenu 80 inscriptions et recevaient quotidiennement 50 enfants. Les parents gardent la responsabilité du trajet aller-retour des enfants de leur résidence au terrain de jeux, la plupart d'entre eux s'occupant de les y conduire et les y reprendre à la fin de la journée. Quelques jeunes demeurent pourtant à faire le trajet à pied, dans un contexte de non présence de brigadiers et de non fonctionnement du feu d'arrêt.

La Maison des jeunes organise des activités pour les personnes de 10 à 18 ans, activités gérées par deux moniteurs. Cette ressource est habituellement active 5 jours sur 7, du mercredi au dimanche inclusivement, le jour et le soir.

Le local pour l'Âge d'Or est constamment occupé, quoique moins durant la saison estivale. Un HLM pour personnes âgées existe également derrière l'église.

Outre, le va et vient de différentes classes d'âge interférant dans le secteur, et rassemblant parfois des piétons, celui-ci dessert nombre d'autres vocations. Il donne ainsi place à une circulation automobile anarchique parce que n'obéissant à aucune règle définie par marquage, il est également dominé par des espaces de stationnement. À certaines heures de la journée s'y retrouvent des vendeurs itinérants (fruits de mer) et s'y effectuent divers transferts d'écoliers entre autobus réservées à cet effet. D'où un désordre qui vaut d'être observé... et l'insécurité éventuelle du piéton, en conflit avec les autres usages de l'espace... pour se rendre à quelques activités culturelles ou de loisirs.

L'édifice originellement réservé au bureau de poste et au Centre de Main-d'Oeuvre, et situé du côté opposé, constitue un autre point important d'interactions sociales. Le Centre d'Emploi du Canada y demeure depuis 1952 et utilise 22 employés dont la plupart résident à Causapsca.

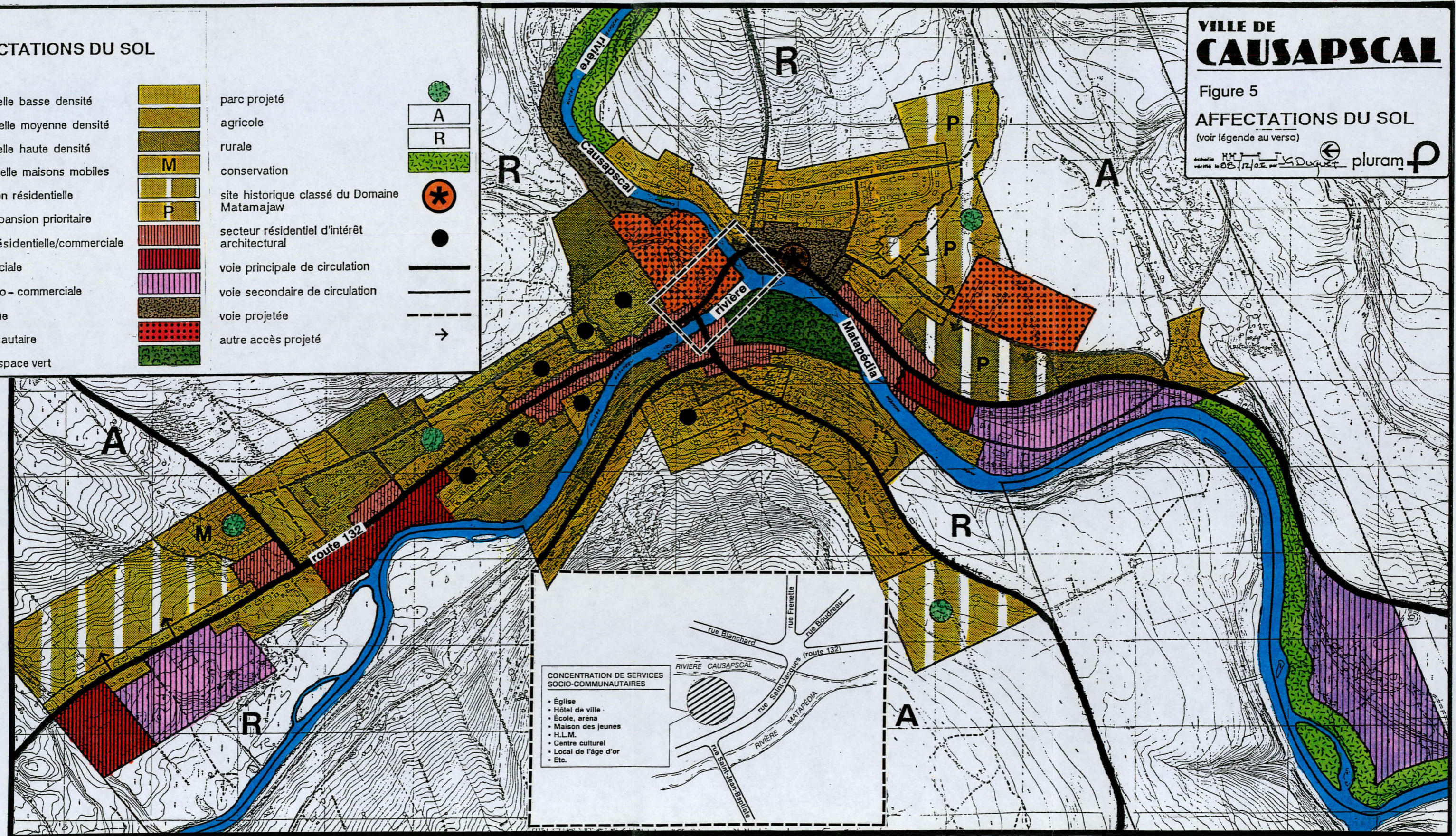
AFFECTATIONS DU SOL

- | | | | |
|----------------------------------|--|---|--|
| résidentielle basse densité | | parc projeté | |
| résidentielle moyenne densité | | agricole | |
| résidentielle haute densité | | rurale | |
| résidentielle maisons mobiles | | conservation | |
| expansion résidentielle | | site historique classé du Domaine Matamajaw | |
| aire d'expansion prioritaire | | secteur résidentiel d'intérêt architectural | |
| mixte: résidentielle/commerciale | | voie principale de circulation | |
| commerciale | | voie secondaire de circulation | |
| industrialo-commerciale | | voie projetée | |
| touristique | | autre accès projeté | |
| communautaire | | | |
| parc et espace vert | | | |

VILLE DE CAUSAPSCAL

Figure 5
AFFECTATIONS DU SOL
(voir légende au verso)

échelle 1:12,500
vérifié le 05/12/01 par S. Duguet pluram



- CONCENTRATION DE SERVICES SOCIO-COMMUNAUTAIRES**
- Église
 - Hôtel de ville
 - École, arène
 - Maison des jeunes
 - H.L.M.
 - Centre culturel
 - Local de l'âge d'or
 - Etc.

Lors de notre passage sur le terrain, nous avons toutefois constaté que le bureau de poste a été déménagé au local jadis réservé aux Confections Causapscal et où se retrouve également la salle de quilles. Ce bureau regroupe la desserte de différentes municipalités en plus de Causapscal, dont Albertville, Sainte-Marguerite, Sainte-Florence. Des services postaux ont également été localisés à la pharmacie (direction Albertville) et dans trois séries de boîtes postales, sur Saint-Jacques Nord près de la route du 2^{ème} rang, sur Saint-Jacques Sud près de l'intersection Cartier, direction Albertville coin rue Arsenault.

La présence de ce pôle socio-communautaire suppose constamment des regroupements de personnes de tout âge et devraient impliquer pour chacun des déplacements et des accès sécuritaires pour la pratique de leurs activités.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux est également représenté depuis 15 ans à Causapscal par le CLSC qui y détient un siège social et des points de service à Sayabec, Saint-Moise et Amqui.

■ **La route 132 à Causapscal, une distribution importante de services et un besoin de stationnements**

Conséquemment à la présence de divers services, commerciaux, financiers et autres, sur la rue principale, route 132, des zones importantes de stationnement sont localisées dans les secteurs suivants:

- face au marché Axep et à la Brasserie Monaco, le long de la rivière Matapédia;
- secteur de la Caisse populaire, de chaque côté de la route;
- secteur Peoples, Meubles et Décors J. D'Anjou, côté opposé;
- secteur Centre d'Emploi du Canada, surtout même côté;
- Place de l'Église pour divers employés;
- près de la cantine sportive, aux abords de la rivière;
- stationnement du site de la Matamajaw.

TABLEAU 1 : PROFIL SOCIO-COMMUNAUTAIRE DE CAUSAPSCAL

DESCRIPTION DU MILIEU	CARACTÉRISTIQUES	REMARQUES
Diminution de la population et tendance prononcée vers le vieillissement	Diminution de 50 % durant 20 dernières années Processus de vieillissement Situation de chômage des jeunes	État statique du développement
Tourisme: le principal recours de l'économie	Diminution du nombre d'exploitations forestières Importance grandissante du Domaine Matamajaw et pêche au saumon Abondance de commerces de transit	Importance du maintien du site Matamajaw et des commerces par l'apport de la circulation touristique et de transit
Dynamique socio-communautaire dépendante	Regroupements socio-communautaires divers quoique diminués en nombre Domaine des loisirs-sports développé Bonne participation générale	Dynamique socio-communautaire dépendante de la dynamique socio-démographique et socio-économique
Autour de l'église: un pôle socio-communautaire réunissant diverses populations	Structures pour enfants: école primaire, aréna Structures pour personnes âgées: HLM et club Âge d'or Présence de l'Église, de la salle communautaire, etc. Lieu de stationnement et de rassemblements divers Possibilité continu de présence de piétons	Secteur vulnérable Besoin d'aisance, de sécurité et de bien-être pour les populations y interagissant, particulièrement comme piétons Importance de conserver les trottoirs et de modifier le feu pour passage d'écoliers
Rte 132: distribution importante de services et besoin de stationnements	Aires de stationnement principalement utilisées: secteur Caisse populaire, secteur magasin Peoples, secteur Brasserie/ marché Axep, secteur d'emploi Canada, etc.	Importance de conserver les stationnements existants pour maintien économique et aisance des consommateurs
Opinions face au projet planifié	Option préférée à celle du contournement Projet connexe à l'assainissement des eaux de la municipalité	Nécessité de réalisation en été 1993

3.1.2 Caractéristiques du noyau urbain et patrimonial

Le cadre urbain de Causapsca1 se définit par une certaine homogénéité de constructions résidentielles. À l'intérieur de la trame urbaine complexe, imposée par sa topographie, différents points de repère tels l'église, le presbytère, la gare et le Domaine Matamajaw sont facilement identifiables.

La Municipalité se caractérise par une structuration linéaire du territoire longeant l'axe de la route 132. Trois noyaux commerciaux se distinguent à l'intérieur des limites municipales, un se situe à l'entrée nord (en provenance d'Amqui), les deux autres se retrouvent au confluent des rivières Matapédia et Causapsca1. Les établissements rencontrés à l'intérieur de ces secteurs sont épars et combinés à une utilisation résidentielle. Les commerces actuellement en opération sont dits de transit, par contre, les infrastructures en termes d'hébergement et de restaurant sont déficitaires.

■ Les projets de mise en valeur pour la Municipalité

En 1984, la Jeune Chambre de Commerce de Causapsca1 réalisait un schéma d'aménagement touristique pour l'ensemble du territoire municipal. Le schéma proposait 4 circuits intitulés:

- Le circuit sud
- Le milieu naturel
- Le noyau central de Causapsca1
- Le réseau piétonnier et de promenade

Seulement deux circuits concernent la zone étudiée; le noyau central de Causapsca1 et le réseau piétonnier et de promenade. Ces circuits préconisent la qualité et la facilité d'accès des aires touristiques.

À l'intérieur de la zone d'étude, 63 bâtiments d'intérêt patrimonial ont été inventoriés. On les retrouve regroupés entre la rue Ste-Anne et le chaînage 3+240, la majeure partie se situe entre la gare et le Domaine Matamajaw, tandis que les autres bâtiments sont répartis de façon discontinue entre le pont traversant la rivière Matapédia et la rue Rioux.

TABLEAU 2 : LE QUOTIENT PATRIMONIAL DES BÂTIMENTS INVENTORIÉS

Exceptionnel	7 bâtiments	11,1 %
Très fort	9 bâtiments	14,9 %
Fort	7 bâtiments	11,1 %
Moyen	21 bâtiments	33,3 %
Faible	19 bâtiments	30,1 %

La zone étudiée comprend surtout des bâtiments au quotient patrimonial moyen ou faible, seulement un quart (26 %) sont d'intérêt remarquable.

Soulignons que beaucoup de bâtiments ont perdu leur état d'authenticité, souvent pour répondre aux impératifs de la fonction commerciale. Certains ayant perdu leurs caractéristiques originelles présentent une configuration plutôt moderne. Par contre, l'état physique, lui, démontre une situation plus acceptable.

Ces bâtiments ayant une valeur patrimoniale ont été identifiés à partir de leur appartenance à un type architectural. Cinq grands types ont été identifiés; le vernaculaire américain, l'architecture de colonisation, le second empire, le courant cubique et le type "boom town" (annexe 3).

Les éléments patrimoniaux d'intérêt sont principalement les édifices du Domaine Matamajaw, classé site historique en 1984 par le ministère des Affaires culturelles, qui sont actuellement utilisés à des fins d'interprétation. Suite à la demande du ministère des Affaires culturelles, le bâtiment secondaire du 63, St-Jacques a une attention particulière. Une hypothèse voulait que cette dépendance soit partie intégrante du Domaine Matamajaw. Après recherche, aucune information supplémentaire ne permet d'affirmer cette hypothèse. Il est donc possible de disposer de ce bâtiment sans affecter les richesses patrimoniales de la zone d'étude.

3.1.3 Caractéristiques visuelles du paysage

Pour des fins d'analyse, la route 132 localisée à l'intérieur de la zone d'étude est découpée en dix (10) unités de paysage (voir carte 1). Le découpage est basé sur l'homogénéité des séquences visuelles et est déterminée à partir de l'utilisation du sol, de l'encadrement visuel de la route et des autres éléments déterminants de la structure du paysage comme le relief, la végétation, les cours d'eau, etc. La description des unités est faite du sud (côté de Sainte-Florence) vers le nord (côté d'Amqui).

Les unités 1, 2, 3 et 4 constituent l'approche de l'agglomération de Causapsca1 en provenance de Matapédia. Les unités 5, 6, 7, 8 et 9 composent le noyau et l'unité 10 représente l'approche à partir d'Amqui.

L'approche sud de Causapsca1 (unité 1) cadre sur un paysage agro-forestier. Cette unité est marquée par la présence d'une falaise rocheuse recouverte d'un couvert forestier qui constitue un attrait visuel et une ligne de force du paysage.

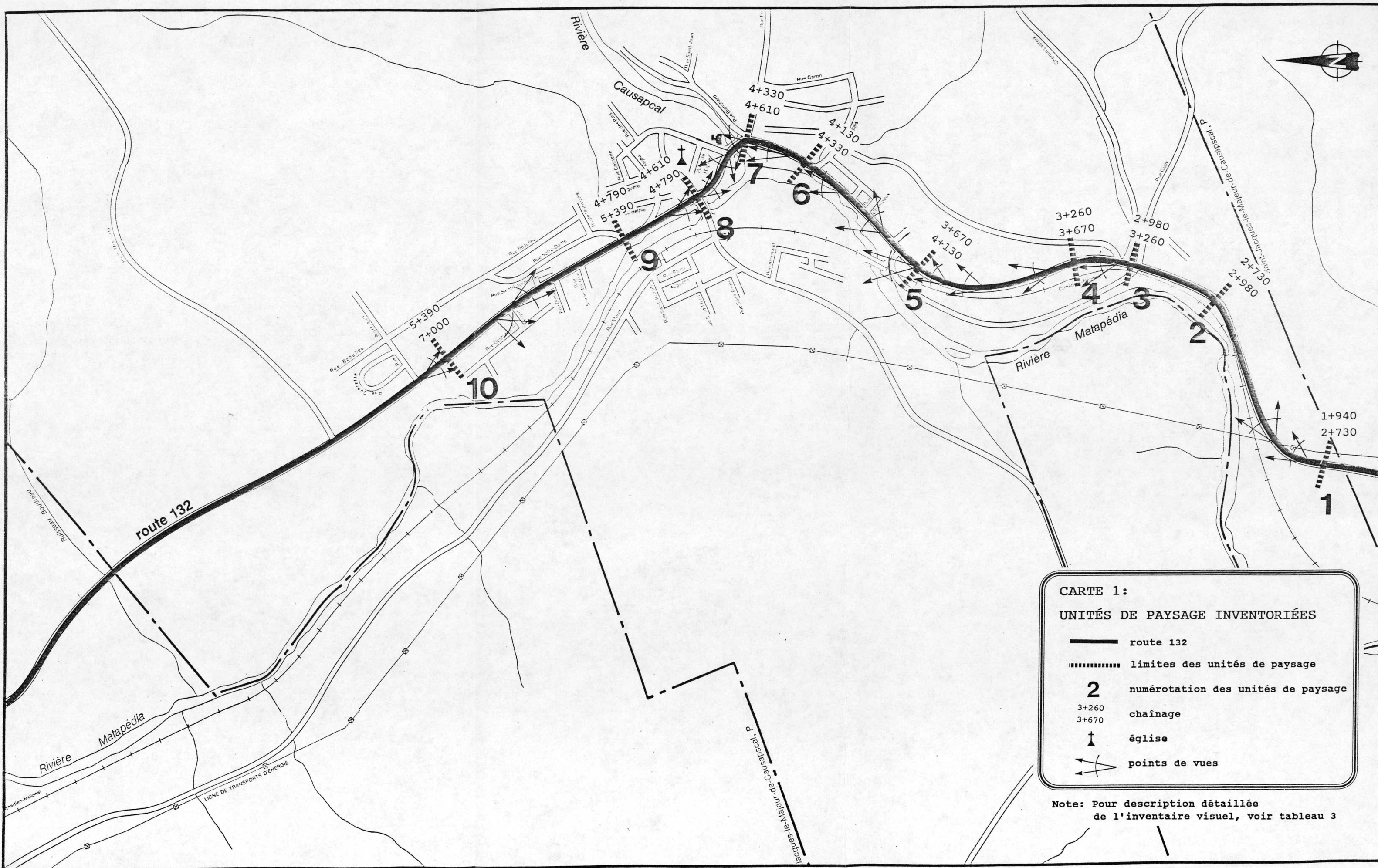
L'unité 2 marque la transition entre le paysage agro-forestier et le paysage bâti. Elle constitue la porte d'entrée à l'agglomération.

Les unités 3 et 4 terminent l'approche à l'agglomération et permettent un premier contact visuel avec le clocher de l'église qui est un point de repère pour les observateurs.



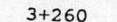


Parmi les unités visuelles du centre de l'agglomération, soulignons l'attrait visuel unique que représente l'unité 6 avec la mise en valeur visuelle apportée par le site historique Matamajaw. Ce site n'assure pas uniquement la mise en valeur visuelle des abords routiers, mais assure aussi la mise en valeur de l'observation de la rivière Matapédia en étant relié par une passerelle piétonne au parc municipal localisé sur l'autre rive de la rivière. De plus, à cet endroit, la végétation mature des berges de la rivière constitue un attrait remarquable du paysage naturel de la zone d'étude.

L'unité 7 demeure aussi une séquence visuelle remarquable du centre de l'agglomération en regroupant le noyau institutionnel autour de l'église de Causapsca1.

À l'approche nord, les unités 9 et 10 marquent la porte d'entrée et l'approche de l'agglomération et offrent un premier contact visuel avec le clocher de l'église. Le tableau 3 explique d'une façon plus détaillée l'inventaire des caractéristiques visuelles du paysage.



CARTE 1:
UNITÉS DE PAYSAGE INVENTORIÉES

-  route 132
-  limites des unités de paysage
- 2** numérotation des unités de paysage
-  chaînage
-  église
-  points de vues

Note: Pour description détaillée de l'inventaire visuel, voir tableau 3

Tableau 3 - Caractéristiques des unités de paysage

Identification	Type de paysage	Relief et sinuosité	Végétation	Champ visuel (usager)	Éléments d'orientation (usager)	Types de vues (usager et riverain)	Éléments de valorisation et points d'attrait (usager et riverain)	Éléments de discordance visuelle
1 ch. 1+940 à 2+730	agro-forestier	montagneux, route sinueuse, en descente vers l'agglomération	milieu naturel: végétation dense composée principalement d'arbres et conifères matures; massifs de conifères à l'ouest de la route, faisant écran entre celle-ci et la voie ferrée	champ visuel modulé à l'ouest par une succession d'ouvertures / fermetures créées par des massifs de végétaux	<ul style="list-style-type: none"> - entrée de la compagnie papetière Causap (point de repère) - falaise, côté est de la route (ligne de force du relief) - alignement d'arbres matures, côté est de la route (bordure) - massifs de conifères, côté ouest de la route (bordure) 	<p>Usager</p> <ul style="list-style-type: none"> - vues panoramiques vers la rivière située au second plan - vues panoramiques sur le paysage agro-forestier à l'arrière-plan - vue fermée dans l'axe de la route, encadrée par la falaise et les massifs de conifères 	<ul style="list-style-type: none"> - la falaise et sa végétation - le paysage naturel - l'alignement d'arbres matures, côté est de la route 	
2 ch. 2+730 à 2+980	semi-urbain, courte séquence de transition entre le milieu naturel agro-forestier et le milieu bâti	plat et rectiligne, en contrebas par rapport à la séquence 3	végétation dense composée d'arbres et de conifères matures à l'est de route; friche arbustive à l'ouest	ferme à l'est par la falaise très boisée; limité à l'ouest au premier-plan par la voie ferrée, en surplomb de la route	<ul style="list-style-type: none"> - pour l'usager en provenance de Matapédia, porte d'entrée au noyau bâti; - falaise, côté est de la route (ligne de force du relief) 	Riverain <ul style="list-style-type: none"> - vues vers la route voilées par des massifs d'arbres 	- la falaise et sa végétation	- séquence discordante visuellement dû au mauvais état des bâtiments (certains abandonnés)
3 ch. 2+980 à 3+260	urbain, caractérisé par un bâti implanté sans recul par rapport à la route	parcours ondulés et légèrement sinueux	végétation peu présente au premier-plan; paysage agro-forestier à l'arrière-plan	ferme à l'est par un alignement de maisons; peu de bâtiments du côté ouest, ce qui crée des ouvertures visuelles vers la vallée	<ul style="list-style-type: none"> - pour l'usager en provenance d'Amqui, il s'agit d'un noyau bâti secondaire 	Usager et riverain <ul style="list-style-type: none"> - vues ouvertes vers la vallée 	- bévédère non-amenagée avec vue vers la montagne (ch. 2+260)	- peu de bâtiments du côté ouest de la route, ce qui donne une structure urbaine discontinue
4 ch. 3+260 à 3+670	semi-urbain, caractère conféré par la présence d'un noyau bâti secondaire, en contrebas de la route, mais situé dans la zone d'accès visuel des usagers	parcours montagneux déclinant une grande courbe	végétation en régénérescence	ferme à l'est par un muret de béton bas surmonté d'un talus; généralement ouvert vers l'ouest, à l'exception de quelques passages voilés par des arbres isolés	<ul style="list-style-type: none"> - talus végétalisé, côté est de la route (barrière visuelle) 	<p>Usager</p> <ul style="list-style-type: none"> - vue à attrait vers le clocher (premier contact visuel avec ce signal visuel d'approche de l'agglomération) - vue ouverte vers le secteur de la gare - vue panoramique vers la vallée, à l'ouest de la route (milieu bâti secondaire et paysage agro-forestier) <p>Riverain résidant à l'est de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - vue panoramique en surplomb vers la vallée (milieu bâti secondaire et paysage agro-forestier) 		- muret de béton et bâtiments du CN en mauvais état
5 ch. 3+670 à 4+130	urbain, caractère conféré par le bâti dense et linéaire, implanté à faible distance de la route	section rectiligne et plate, au niveau de la rivière	alignements d'arbres matures à la limite de la chaussée, des 2 côtés de la route	étroit, encadré par le bâti et par des alignements d'arbres; ouvertures vers la rivière sur une distance d'environ 300 mètres.	<ul style="list-style-type: none"> - porte d'entrée sud de l'agglomération - talus boisé, côté est de la route (barrière visuelle) - rivière, côté ouest de la route (ligne de force du paysage) - gare (point de repère secondaire) 	<p>Usager</p> <ul style="list-style-type: none"> - vue fermée dans le corridor de la route - vues à attrait vers le clocher (attrait visuel et point de repère), vers le pont du CN et vers le pont suspendu <p>Riverain</p> <ul style="list-style-type: none"> - accès visuel direct à la route 	<ul style="list-style-type: none"> - architecture résidentielle traditionnelle présentant un certain intérêt visuel - valorisation apportée à la gare, perceptible par les travaux de restauration et d'aménagement effectués - alignements d'arbres matures des 2 côtés de la route - points d'attrait: pont de fer du CN et halte semi-amenagée avec vue sur la rivière 	<ul style="list-style-type: none"> - les abords de la gare et les bâtiments de services, dont l'aspect visuel est discordant, nuisent à l'attrait de ce site - le type de glissière implantée en bordure de la route empêche l'usager de percevoir la rivière

Tableau 3 - Caractéristiques des unités de paysage (suite)

Identification	Type de paysage	Relief et sinuosité	Végétation	Champ visuel (usager)	Éléments d'orientation (usager)	Types de vues (usager et riverain)	Éléments de valorisation et points d'attrait (usager et riverain)	Éléments de discordance visuelle
6 ch. 4+130 à 4+330	urbain; séquence très structurée et très homogène dû au traitement architectural et au choix des couleurs	plat et rectiligne	importance de la végétation: massifs d'arbres matures, berges de la rivière bosées, aménagements paysagers ponctuels et grandes surfaces gazonnées	étroit, limité par le talus gazonné et par les végétaux matures bordant la rivière	- concentration d'équipements touristique qui constitue un attrait et un élément d'orientation important	Usager et riverain - vues à attrait vers le clocher et le presbytère	- valorisation importante apportée au site historique de la Matamajaw, classé site historique par le MAC; sculpture en hommage aux pêcheurs; unité des couleurs (vert et blanc) - halte routière de grand attrait autant pour la végétation (arbres matures) que pour les vues vers la rivière - pont suspendu (point d'attrait)	- nombreux fils électriques qui nuisent à l'harmonie du site Matamajaw (-)
7 ch. 4+330 à 4+610	urbain; caractère conféré par le gabarit important des bâtiments et les multiples éléments de mobilier qui sont très visibles.	plat et très sinueux; plusieurs changements de direction déroutants	aménagements paysagers sur le terrain du presbytère; peu de végétation dans le corridor immédiat de la route, arbres et arbustes au second plan	étroit, fermé par les bâtiments, le muret du presbytère et les glissières de sécurité	- église et presbytère (points de repère) - intersection des routes 132 et la route vers Albertville (noeud visuel) - muret face au presbytère (ligne de force)	Usager - vues panoramiques vers la rivière lorsqu'on est sur le pont et vers le village, côté ouest de la rivière - l'usager ne perçoit pas l'église parce qu'elle est en surplomb Riverain - vues à attrait vers l'église et le presbytère	- l'église et le presbytère - la statue installée sur le terrain du presbytère. Surtout visible par les riverains durant le jour; les projecteurs qui l'éclairent permettent d'attirer le regard des usagers la nuit.	- courbes et abords de la route mal définis qui créent une confusion visuelle dans l'orientation de l'usager - muret de soutènement en mauvais état - mobilier urbain très visible et souvent discordant visuellement (glissières de sécurité, mur de soutènement, feux de circulation, cabine téléphonique, etc.)
8 ch. 4+610 à 4+790	urbain; bâti dense du côté est de la route	plat et rectiligne	aménagements paysagers ponctuels en bordure de la rivière (jeunes arbres, bacs à fleurs et jardinières suspendues)	fermé à l'est par les bâtiments; le talus au second plan est perceptible à certains endroits entre les bâtiments. Ouvert vers la rivière à l'ouest; l'accès visuel à celle-ci dépend toutefois du nombre de voitures stationnées	- rivière du côté ouest de la route (ligne de force du paysage)	Usager - vues à attrait vers la rivière Riverain - accès visuel direct à la route et à la rivière	- architecture traditionnelle, qui présente un intérêt pour l'observateur - voierie d'aménagement de la berge (bacs à fleurs et jardinières suspendues)	- quelques bâtiments ce plus gros gabarit rompent l'uniformité et le rythme du bâti - berges en gabions peu attrayantes visuellement
9 ch. 4+790 à 5+390	urbain; bâti dense imminente à faible distance de la route	parcours ondulés et rectiligne	aménagements paysagers surtout visibles par les riverains en raison de leur faible taille; végétation peu abondante	étroit fermé par le bâti et le talus gazonné qui isole les bâtiments du reste de l'agglomération	- porte d'entrée nord de l'agglomération - talus gazonné derrière les maisons côté est de la route qui isole les bâtiments par rapport au reste de l'agglomération (ligne de force du paysage) - mur de soutènement en pierre de Causapscaï, caractéristique du paysage local	Usager - en direction de Matapédia, beau panorama vers la partie ouest du village et vers le clocher Riverain - accès visuel direct à la route	- architecture traditionnelle, qui présente un intérêt pour l'observateur	- mur de soutènement en pierre de Causapscaï
10 ch. 5+390 à 7+000	semi-urbain; bâti dispersé, architecture disparate, caractéristique de plusieurs époques; transition lente avec le milieu agricole	parcours relativement rectiligne, topographie ondulée	quelques alignement et massifs d'arbres matures bordant la route; paysages agro-forestier à l'amère plan	large		Usager en provenance d'Amqui - vue à attrait vers le clocher (premier contact visuel avec cet élément qui tient lieu de signal visuel d'approche à l'agglomération) Usager et riverain - route en surplomb de la vallée, dégageant plusieurs vues panoramiques intéressantes	- Galeries Saint-Jacques (-) - salle de quilles (-)	

3.1.4 Archéologie

Le projet de réaménagement de la route 132 a fait l'objet d'une évaluation pour des fins de protection du patrimoine archéologique. Cette évaluation a démontré qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites du projet de réaménagement de la route 132 dans la municipalité de Causapscał.

3.2 MILIEU NATUREL

À l'intérieur de la zone d'étude, le milieu naturel est nettement dominé par la présence des rivières Matapédia et Causapscał (voir figure 5).

Les berges naturelles de ces cours d'eau, bien que parfois remaniées par des murets de gabions, possèdent généralement un couvert forestier dense, parfois remarquable par sa maturité comme à la hauteur du site Matamajaw au coeur de l'agglomération de Causapscał.

La valeur faunique des rivières Causapscał et Matapédia possède une renommée mondiale pour la pêche aux saumons. Le pont de la route 132 qui traverse la rivière Causapscał, est localisé à 60 mètres d'une fosse à saumons (site Matamajaw), de très grande importance à la croisée des deux rivières de la zone d'étude.

Deux ruisseaux (Blais et Boudreau) se jettent dans la rivière, l'un localisé à environ 60 mètres de la fosse à saumons et l'autre localisé à l'extrémité nord-ouest du projet de réaménagement proposé.

4.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La réalisation du projet de réaménagement proposé auront des incidences multiples sur les milieux naturel et humain de Causapsca. La présente section évaluera l'ensemble de ses incidences et présentera les mesures d'atténuation qui seront mises de l'avant afin d'harmoniser le projet à l'environnement.

4.1 MILIEU HUMAIN

4.1.1 Impacts et atténuation sur le contexte socio-communautaire

■ Les personnes appelées à être déplacées (enjeu psycho-social)

Quinze (15) résidences se retrouvent dans l'emprise. Aucune d'entre elles, ne dispose d'emplacement suffisant pour être déplacée sur son propre terrain. Deux (2) bâtisses incluent des commerces. Huit (8) d'entre elles, donnent toit à des personnes d'un âge approximatif de 60 ans et plus.

Ces personnes se retrouvent devant un changement dans leur vie courante à l'intérieur duquel un choix s'avère difficile. Feront-elles déplacer leur maison, souvent familiale, ou bien éliront-elles un nouveau foyer ou un appartement? Sont-elles prêtes à vivre dans des logements destinés aux populations vieillissantes? Des individus appelés à réaliser des adaptations et des changements importants, dans leur cheminement de vie déjà avancé quand la décision ne s'est pas présentée, peuvent se retrouver devant des difficultés sérieuses.

Selon des études américaines en effet, il est reconnu que le déplacement et la relocalisation de résidants, dans le cadre de réalisation de projets routiers, peuvent résulter sur des impacts négatifs sérieux, difficilement prévisibles, compensables ou atténuables¹.

D'après quelques enquêtes tenues auparavant dans un contexte semblable, il s'est avéré que certaines personnes étaient plus faibles devant tout événement pouvant perturber leurs habitudes de vie. Les impacts liés aux déplacements et relocalisations de résidences sont donc monétaires (dépenses diverses), physiques (fatigue, surmenage, etc.) psychologiques (divers stress occasionnés par la période de transition) et sociaux (éloignement de parents, d'amis ou de voisins, adaptation à un nouveau milieu, etc.).

À Causapscal, certaines personnes touchées ont arrêté tout projet d'amélioration de leur maison, il y a 15 ans et plus, suite à plusieurs informations émanant du Ministère les certifiant qu'elles seront expropriées dans les années futures.

1

Le déplacement de résidants, causé par un projet de route peut avoir comme résultat des impacts négatifs sérieux, difficilement compensables, prévisibles ou atténuables. Parmi ces impacts potentiels se retrouvent l'anxiété, la peur, la colère, l'incertitude et la frustration... tels sentiments qui peuvent altérer leur planification de l'avenir, déranger leurs attentes, et éventuellement les mener à la dépression et au désespoir.

Cette expérience peut également produire des effets sociaux et psychologiques sévères: ruptures d'amitiés de longue date, impression de déracinement d'un environnement familial et agréable, douleurs face à la perte d'un domicile et d'un ensemble communautaire, sentiments d'incapacité à affronter un environnement nouveau, non familial et inamical, colère, peurs, frustrations et désespoirs.

Ces effets peuvent vraisemblablement s'avérer plus intenses pour les personnes âgées et les résidants de longue date. En fait, des études indiquent qu'il peut y avoir une relation entre les relocalisations involontaires et le décès prématuré parmi les résidants plus âgés.

Social Impact Assesment: a Sourcebook for Highway Planners, Vol. III, Inventory of Highway Related Social Impacts, U.S. Depart. of Transp. Fed. Hygh. Adm., Off. Res. and Devel. Washington, D.C. 20590, p. 8, Traduction.

Par contre, les personnes qui détiennent un commerce attenant à leur résidence sont également inquiètes. Si une relocalisation est nécessaire sur un autre lot, pourront-ils trouver un site propice à leur commerce en bordure de la route 132? Trouveront-elles un lieu de relocalisation facilement, alors que de nombreux commerces sont déjà localisés en bordure de la route 132?

Il est à remarquer que la cantine Au Casse-Croûte se trouve actuellement sur l'emprise du Ministère. Il semble subsister certains malentendus sur des frais de location pour occupation du site. Ce dossier est présentement entre les mains du Service du contentieux du Ministère. Cette démarche vise à envisager diverses solutions avec le propriétaire pour légaliser sa situation, si possible.

Le Service des activités immobilières du Ministère de par ses fonctions et comme il a toujours fait, rencontrera chacun des propriétaires de résidences et de commerces touchés par le projet d'expropriation pour présenter le réaménagement proposé et donner une orientation dans chacun des dossiers concernés. Une relation d'aide et d'écoute vis-à-vis de chaque personne concernée devra être privilégiée lors des rencontres.

■ La visibilité du village pour le tourisme
(enjeu socio-économique)

Certaines personnes se questionnent sur la conservation de la visibilité de leur village une fois le projet finalisé. En prenant pour acquis que tout réaménagement vise l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers de la route, cette intervention peut inciter à augmenter la vitesse de roulement et diminuer l'attrait d'arrêter pour les touristes. L'enjeu touche principalement l'apport touristique découlant de l'exploitation du Domaine Matamajaw.

Comme, inclus dans les plans et devis, des aménagements particuliers à la hauteur du Domaine Matamajaw contribueront à donner plus de visibilité au noyau touristique de Causapsal.

■ **La qualité de vie des résidants (enjeu socio-communautaire)**

L'élargissement de la route 132 et l'augmentation de son débit augmenteront la problématique au niveau de la dynamique socio-communautaire qui implique des rapports, de part et d'autre, de la route et les déplacements en bordure de la route pour les piétons et les cyclistes. Cette problématique sera plus ressentie par les populations vulnérables (personnes âgées et jeunes enfants).

Cet enjeu est observable en des points plus spécifiques, dont celui de la place de l'Église où il serait bon de prévoir la définition d'espaces réservés aux piétons / cyclistes / automobilistes, par quelques marquages ou aménagements précis. L'intersection Saint-Jacques-Frenette-Boudreau-Blanchard s'avère aussi problématique car s'y ajoute un apport de trafic lourd en direction Sainte-Marguerite pour les chantiers de coupe de bois. Une traverse scolaire supplémentaire protégée par un feu serait nécessaire à la hauteur de la rue St-Jean-Baptiste.

■ **La période de réalisation du projet**

Aux dires de l'ensemble des personnes rencontrées, il apparaît que les principaux impacts négatifs se situeront au moment de la réalisation de ce projet de construction. Durant cette saison-là, estivale sans doute, la clientèle touristique sera acheminée par des chemins de Causapscal. À cet effet, une signalisation appropriée indiquant les accès au noyau touristique et le maintien d'un accès vers celui-ci incitera la clientèle à s'y rendre.

■ **Autres impacts**

Il faut penser aux rapprochements de l'emprise de certaines résidences, ce qui peut impliquer des dérangements pour les familles concernées, en termes de perte d'espace servant à atténuer le bruit et les autres nuisances environnementales ou à permettre des activités extérieures aux résidences.

Les reprises d'emprises existantes par le ministère des Transports du Québec, c'est-à-dire de terrains déjà propriété de l'état, et utilisées actuellement de quelque façon par les résidants, aménagements paysagers ou stationnements pour commerces, constituent également un impact non négligeable.

TABLEAU 4 : ENJEUX SOCIO-COMMUNAUTAIRES NÉGATIFS LIÉS AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 À CAUSAPSCAL

CARACTÉRISATION DE L'ENJEU	DÉFINITIONS DE L'ENJEU	CORRECTIFS ANTICIPÉS
ENJEU PSYCHO-SOCIAL	<p>15 résidences non déplaçables sur leur lot</p> <p>8 avec personnes âgées de plus de 60 ans qui doivent assumer ce changement avec plus de difficulté</p> <p>2 avec commerce plus ou moins actif, qui prévoient de réaménager leur commerce sur la route 132</p>	Privilégier une relation d'écoute et d'aide vis-à-vis ces personnes
ENJEU SOCIO-ÉCONOMIQUE	<p>Besoin de visibilité de Causapscal pour l'apport touristique et l'arrêt de la circulation de transit pour alimenter:</p> <p>1) site de Matamajaw</p> <p>2) commerces de transit et autres</p>	Prévoir aménagements pour améliorer la visibilité du centre de Causapscal
ENJEU SOCIO-COMMUNAUTAIRE	Besoin de bien-être et de sécurité dans mouvements des populations riveraines, piétons, cyclistes, enfants, personnes plus âgées	Aménagements à réaliser en des points spécifiques: place de l'église et intersection St-Jacques-Boudreau-Frenette-Blanchard
IMPACTS PENDANT CONSTRUCTION	<p>Sur commerces surtout</p> <p>Sur résidents</p>	Prendre différentes précautions pour contrer ces impacts
AUTRES IMPACTS	<p>Rapprochement de l'emprise de certaines résidences</p> <p>Reprise de l'emprise, utilisée de quelque façon par résidents, par M.T.Q.</p> <p>Impacts liés au bruit et autres nuisances environnementales</p> <p>etc ...</p>	

Les impacts liés au bruit et aux autres nuisances environnementales, par contre, peuvent être en fonction de l'augmentation de la vitesse prévue tenant compte du sentiment d'aisance des usagers devant une route réaménagée. Ils n'en peuvent pas moins agir négativement sur la santé de ces personnes, leur évolution sociale, la tenue de leurs activités familiales ou amicales et le maintien de leurs relations de voisinage.

■ Qualité de vie et sécurité

Autour de l'église se retrouvent des ressources socio-communautaires diverses.

Il apparaît donc primordial de faciliter la circulation pour ce pôle socio-communautaire et de veiller à sa sécurité.

De plus, pour des raisons de sécurité aux deux points de traversée, des écoliers, des brigadiers devront assurés la sécurité (intersection St-Jacques/St-Jean-Baptiste et Frenette-Boudreau-Blanchard) lors de la réalisation des travaux. De plus, le transport des matériaux lourds devra se limiter aux collectrices de la Municipalité, pour les mêmes raisons de sécurité. Il serait même opportun de minimiser le transport de matériaux aux heures de pointe du déplacement des écoliers matin, midi et soir.

4.1.2 Impacts et atténuation sur l'aspect urbain

Les impacts les plus significatifs du projet sont l'expropriation de vingt (20) bâtiments; quinze (15) bâtiments principaux (résidences, commerces) et de cinq (5) bâtiments secondaires (hangars, garages, etc.). Ceux-ci sont répartis de la façon suivante: six (6) bâtiments principaux et cinq (5) bâtiments secondaires entre les chaînages 3+040 à 3+640 (côtés droit et gauche) ainsi que huit (8) autres bâtiments principaux entre les chaînages 4+918 et 5+122 (côté droit) et la relocalisation d'un bâtiment secondaire au chaînage 4+100 (côté gauche).

Un autre impact significatif appréhendé sera la perte d'aires de stationnement de certains commerces localisés au chaînage 4+030 (côté droit) et au chaînage 4+840 (côté droit). Toutefois, le réaménagement de la route 132 prévoit la mise en place d'emplacements de stationnement en rue qui contribueront à minimiser les impacts appréhendés.

■ **Expropriation / déplacement de bâtiments**

L'expropriation totale des bâtiments affectera deux (2) commerces actifs, soit un dépanneur et un garage dont l'opération commerciale est surtout l'essence. L'autre garage (chaînage 3+080 du côté gauche) n'est pas opéré commercialement. L'expropriation de garage et de pompes d'essence impliquera des sites pouvant être potentiellement être contaminés. Toutefois, actuellement ces sites ne semblent pas avoir subi de contamination et les réservoirs du garage localisés au chaînage 5+108 (côté droit) ont déjà été enlevés au début de l'année 1993¹.

De plus, les deux séries d'expropriations (chainages 3+040 à 3+300 et 4+918 à 5+172) déstructureront la trame urbaine et feront perdre à Causapscal son effet de village. En plus, cette intervention donnera une impression de vide et viendra rompre la continuité du bâti en bordure de la route 132.

L'une des séries d'expropriation, localisée entre la rue Notre-Dame et Rioux du côté est, appuiera le déclin commercial du secteur marqué par la fermeture du magasin à rayons Peoples (janvier 1993) et la fermeture prochaine de la mercerie pour hommes (L'Élégance masculine) chainages 4+850 et 4+900 (côté droit).

1 Information transmise par le Service des activités immobilières du ministère des Transports du Québec, Rimouski, mars 1993.

■ **Rapprochement / éloignement**

Plusieurs bâtiments seront rapprochés par l'emprise suite à des acquisitions de terrains en façade. Ces rapprochements seront plus nuisibles dans le cas de bâtiments déjà localisés à proximité de la route et qui subissent déjà des nuisances environnementales aux chaînages 5+160 (côté gauche), 3+760 à 3+880 (côté gauche) et 4+180 à 4+200 (côtés droit et gauche). Outre, ces acquisitions d'autres résidences demeureront près de l'emprise par contre, il ne s'agira pas de rapprochement dû à ce projet, mais de leur situation initiale actuelle (surtout entre les chaînages 3+900 à 4+050, côté gauche).

Le réaligement de l'axe de la route actuelle permettra d'éloigner la chaussée des bâtiments entre les chaînages 3+030 à 3+150 (côté droit) et entre les chaînages 2+720 à 2+880 (côté droit). Cet éloignement aura une incidence positive.

■ **Orientations municipales**

En somme, l'ensemble du projet correspond aux orientations et objectifs de la municipalité régionale de comté de la Matapédia. Le réaménagement de la route 132 aura pour effet d'améliorer la fluidité de la circulation régionale et la sécurité des automobilistes.

Par contre, une fluidité plus efficace s'inscrira difficilement avec les objectifs de la municipalité de Causapscal qui veut une meilleure visibilité favorisant l'arrêt et l'intérêt de la clientèle touristique de la route 132.

■ **Période de réalisation du projet**

La route 132, reconnue pour son circuit touristique "Tour de la Gaspésie" connaît une effervescence en juillet s'amorçant dès juin pour s'estomper peu à peu en août.

La municipalité de Causapscal est reconnue comme destination touristique et connaît une affluence de cette clientèle pendant la saison estivale. La mise en chantier du projet de réaménagement risque ainsi d'entrer en conflit avec la clientèle touristique et d'affecter lourdement une activité très importante pour Causapscal.

Il en va de même pour les inconvénients et la baisse possible de la clientèle du noyau commercial de Causapscal que pourraient causer les travaux en rendant très difficile l'accès aux commerces pendant la construction.

D'autre part, les nombreuses rues qui accèdent à la route 132 indiquent bien sa vocation d'artère principale. Lors de la période de réalisation du réaménagement, toute entrave sur la circulation de la route 132 affectera la qualité et la facilité des déplacements des résidents.

D'autres activités du chantier, tel que le dynamitage des coupes de roc, le concassage et le transport des matériaux entraîneront des impacts sur la qualité de vie des résidents et entraîneront des nuisances (bruit, poussière, etc.).

■ Éléments patrimoniaux

Les impacts majeurs sur le patrimoine bâti demeurent l'expropriation d'un (1) bâtiment au quotient patrimonial intéressant (# 266, St-Jacques Sud, chaînage 3+020, côté gauche). Ce bâtiment sera mis en vente aux enchères pour démolition ou relocalisation sur un autre site au début de l'été 1993.

■ Rapprochement

Les autres conséquences sont reliées à la perte d'utilisation d'une partie de la cour avant ou au rapprochement de la chaussée. Par contre, les rapprochements du projet de réaménagement sont considérés mineurs car les changements anticipés affecteront peu les aménagements des cours avant.

■ Mesures d'atténuation

Lors des démarches d'expropriations entreprises en vue de la libération de l'emprise, un certain nombre de mesures seront appliquées lors des négociations.

Une compensation monétaire sera accordée pour l'acquisition de parties de lots en façade des bâtiments. Une compensation monétaire pour dommage de proximité de la route (perte de la valeur marchande de la bâtisse) est prévue selon une analyse de la marge de recul légale avec la marge de recul idéale de certains secteurs en rapport avec l'effet de l'importance de l'acquisition par le ministère des Transports du Québec, de la bande de terrain en façade. Chaque cas est étudié séparément selon une étude de chacun des secteurs homogènes, avant et après l'expropriation vérifiant s'il y a réellement dommage.

Des aménagements paysagers seront réalisés dans les deux secteurs où sont prévues des séries d'expropriations. Ces aménagements recréeront une continuité dans la rupture que subira la trame bâtie et redonneront un cachet urbain au milieu déstructuré par les séries d'expropriations.

De plus, les aménagements paysagers seront réalisés de façon à inciter les usagers à effectuer la traversée de l'agglomération à une basse vitesse et à mettre en valeur le coeur récréo-touristique de Causapscal. Les mesures permettront ainsi de respecter les orientations municipales visant à intercepter la clientèle touristique.

De façon à minimiser les impacts pour les commerçants et les résidents du secteur, le maintien de la circulation vers ces derniers sera perpétuée et facilitée lors de la construction.

De plus, les conditions routières seront maintenues à un niveau de confort pendant la durée des travaux, de façon à ne pas décourager la clientèle touristique à arrêter à Causapscal. À cet égard, la réalisation de travaux majeurs causant des incidences majeures aux secteurs touristiques de Causapscal (Domaine Matamajaw, auberge, casse-croûte, etc.) sera minimisée entre la mi-juillet et la mi-août, période de forte affluence de la clientèle touristique. Le chantier ne devra pas être en opération pendant les jours fériés, tels le 24 juin, le premier juillet et à la Fête du travail. On veillera à conserver l'aire et à mettre en place une signalisation adéquate vers les secteurs touristiques stratégiques de Causapscal (auberge, Domaine Matamajaw, kiosque touristique).

Deux (2) chemins de détour seront nécessaires pour le maintien de la circulation de la route 132 (voir plan 41/41 à l'annexe 5). Un premier détour via le rang A sera utilisé lors de la deuxième phase de construction et un second détour via la route Matalik et le rang B sera utilisé lors de la première phase de construction. Ces chemins de détour ne seront pas localisés dans le secteur résidentiel, dense de l'agglomération de Causapscal mais entraîneront des nuisances environnementales pour les riverains des rangs concernés. Notons que la section du rang B, même si un rechargement et un élargissement sont prévus demeurera gravelé et entraînera des nuisances pour les usagers de la route. Les secteurs de fortes pentes feront l'objet d'une signalisation particulière pour assurer un bon guidage et la sécurité des usagers, surtout pendant la période d'affluence touristique.

Une campagne d'information et la mise en place de panneaux avertisseurs de la présence de travaux avec les dates de réalisation précéderont la réalisation du chantier afin de bien informer la population de Causapscal et les usagers de la route 132. Cette campagne d'information sera maintenue tout au long du déroulement des travaux afin de diffuser le calendrier, les étapes de travail, le chemin de détour, les travaux de dynamitage et autres éléments d'intérêt public.

Des aménagements temporaires permettront de maintenir l'utilisation des accès privés, commerciaux et publics perturbés par les travaux. Il en sera de même pour le maintien de l'utilisation des espaces de stationnements commerciaux et publics pendant la durée des travaux, surtout en période de forte fréquentation (jeudi, vendredi et samedi). Des accès seront réalisés pour chaque lot vacant localisé en bordure de la route 132 lors de son réaménagement.

Pour maintenir les réseaux de communication, des liens piétonniers sont recommandés pour quatre (4) secteurs:

- Un premier reliant la place de l'église et le Centre d'emploi du Canada.
- Le second devrait faciliter les liens de communication entre les différents pavillons du Domaine Matamajaw établis de part et d'autre le long de la route 132.

- Un troisième définissant mieux les espaces réservés aux piétons/automobilistes, aux intersections St-Jean-Baptiste/St-Jacques et Frenette/Boudreau/Blanchard.

Les traverses piétonnes seront signalées par un marquage au sol, selon les normes en vigueur au Ministère. L'accès aux deux (2) escaliers, localisés aux approches du pont de la rivière Causapscal, sera maintenu.

Pour assurer une quiétude minimale aux résidants, le transport des matériaux et de la machinerie du chantier devra être acheminé sur des routes collectrices, selon les règlements municipaux en vigueur. Les travaux devront se dérouler entre 6h00 a.m. et 20h00 p.m. Un signal avertisseur sera obligatoire avant chaque opération de dynamitage.

La procédure de concassage étant prévue à l'extérieur d'une carrière et/ou sablière, devra être localisée à une distance minimale de 600 mètres d'une zone résidentielle et/ou commerciale. Son utilisation devra faire l'objet d'une demande de certificat d'autorisation comme le stipule l'article 55 du Règlement sur les carrières et sablières.

Les aires de rebuts respecteront les règlements municipaux en vigueur et se soumettront aux autorisations nécessaires selon les lois et règlements en matière d'environnement.

Le seul bâtiment patrimonial (# 266) affecté par le projet sera mis en vente par enchères. Les nombreux travaux nécessaires à sa restauration ne permettent pas de conserver celui-ci facilement.

De façon à conserver le caractère originel de Causapscal, les clôtures de la cour avant des propriétés, si elles sont incluses dans l'emprise seront déplacées par les propriétaires.

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Résidence 314, St-Jacques Sud et bâtiment secondaire Chaînage 3+016 G	Rehaussement du profil Déplacement de l'axe existant Correction de courbe vers l'ouest	Aucun	Bâtiment se retrouve dans l'emprise IMPACT FORT	Possibilité de déplacement à l'intérieur de la Municipalité, selon la volonté des propriétaires Expropriation totale
Résidence 385 - 379 - 355 Chainages 2+740 D à 2+863 D	Rehaussement du profil Déplacement de l'axe existant Remblais 4 mètres (maximum) Correction de courbe vers l'ouest	# 385 : quotient très fort État : authenticité excellent Type : de colonisation # 379 - 355: aucun	Éloignement de la chaussée entraînant une diminution des nuisances IMPACT POSITIF	Aucune
Résidence 343 - 339 Chainages 2+914 D à 2+926 D	Rehaussement du profil Déplacement de l'axe existant Correction du profil	# 339 : quotient moyen État : authenticité faible Type : de colonisation	Aucune modification de l'environnement IMPACT NUL	Aucune

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Résidence 331 Chaînage 2+960 D Commerce 321 Chaînage 3+005 D	Rehaussement du profil Éloignement de l'axe existant	# 331 : quotient faible État : authenticité faible Type : vernaculaire américain # 321 : aucun	Amélioration des accès IMPACT POSITIF	Aucune
Résidence 303 - 295 Chaînages 3+052 D et 3+081 D	Rabaissement du profil Correction de courbe vers l'ouest Déplacement de l'axe existant	# 303 : quotient faible État : authenticité faible Type : vernaculaire américain # 295 : aucun	Aucune modification dans la qualité de l'accès IMPACT NUL	Réaménagement des accès selon les normes en vigueur
Résidence 290/94 - 284 - 266 - 262 - 236 - 225 Chaînages 3+040 G à 3+310 G (# 225; chaînage droit)	Déplacement de l'axe existant Correction du profil Élargissement de l'emprise, côté ouest Correction de la courbe vers l'ouest	# 266 : quotient moyen État : authenticité faible Type : de colonisation 290/94 - 284 - 262-236 - 225: aucun	Bâtiments se retrouvant dans l'emprise Impact indirect; destruction de la trame urbaine IMPACT FORT	Expropriation totale Possibilité de déplacement sur le territoire de la Municipalité, selon la volonté des propriétaires Examiner la possibilité de relocaliser le 266 dans un secteur de même type architectural, selon la volonté du propriétaire Créer un aménagement pour redonner une continuité à la trame urbaine

**TABLEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chainage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Résidence 313 - 291 - 283 - 275/77 - 267 - 263 - 257 Chainages 3+030 D à 3+240 D	Correction du profil Éloignement de l'axe existant Correction de la courbe vers l'ouest	# 291 : quotient faible État : authenticité faible Type : de courant cubique # 283 : quotient fort État : authenticité moyen Type : vernaculaire américain # 275/77: quotient faible État : authenticité faible Type : vernaculaire américain # 267 : quotient moyen État : authenticité faible Type : de courant cubique # 263 : quotient moyen État : authenticité faible Type : vernaculaire américain # 257 : quotient moyen État : authenticité moyen Type : vernaculaire américain # 313 : aucun	Éloignement de la chaussée Réduction des nuisances Amélioration de la situation IMPACT POSITIF	Aucune

**TABLEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Commerce Hangar du C.N. 146 (gare) Chainages 3+490 G et 3+720 G	Rabaissement du profil Déblai 8 à 9 mètres Correction de courbe vers l'ouest Élargissement de l'emprise côté ouest	Hangar + gare: Quotient très fort État : authenticité excellent Type : indéterminé	Un bâtiment (garage) au sud de la gare est inclus dans l'emprise Aucun rapprochement de l'emprise à moins de 5 mètres de la gare IMPACT MOYEN	Possibilité de déplacer le garage sur le terrain du C.N. (près de la gare) Réaménagement de l'accès pour la gare
Résidence 138 Chainage 3+771 G	Correction du profil Déplacement de l'axe existant	Quotient faible État : authenticité faible Type : de courant cubique	Aucune modification de l'environnement IMPACT NUL	Aucune
Résidence 108 - 112 - 118 Chainage 3+830 G Commerce 120 Chainage 3+818 G	Déplacement de l'axe existant Élargissement de l'emprise vers l'ouest	# 118 : quotient très fort État : authenticité excellent Type : vernaculaire américain # 112 : quotient très fort État : authenticité excellent Type : de courant cubique # 108 : quotient faible État : authenticité faible Type : vernaculaire américain # 120 : aucun	Perte d'utilisation d'une partie de la cour avant. Aucun rapprochement de l'emprise à moins de 5 mètres Augmentation des nuisances environnementales Impact négatif sur la valeur patrimoniale des bâtiments Expropriation (1,20 mètre) d'une lisière de terrain à l'avant d'un commerce (# 120) (espace de station- nement) IMPACT MOYEN	Compensation monétaire pour expro- priation d'une lisière de terrain

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Résidence 147 Chainages 3+700 D et 3+722 D	Correction du profil Déplacement de l'axe existant	# 147 : quotient faible État : authenticité faible Type : de courant cubique	Accès rehaussé Bâtiment déjà à moins de 5 mètres de la chaussée subissant déjà des nuisances AUCUN IMPACT SUPPLÉMENTAIRE	Réaménagement des accès selon les normes de sécurité en vigueur
Résidence 133 - 129 - 123 - 111 - 117 - 107 Chainages 3+798 D à 3+910 D Commerce 121 - 99/101 Chainages 3+838 D et 3+950 D	Travaux de réfection	# 123 : quotient moyen État : authenticité faible Type : "boom town" # 121 : quotient moyen État : authenticité faible Type : "boom town" # 111 : quotient faible État : authenticité moyen Type : de courant cubique 133 - 129 - 117- 107- 99/101: aucun	Aucune modification de l'environnement IMPACT NUL	Aucune
Public (Domaine Matamajaw) 46 Chainage 4+195 G	Déplacement de l'axe existant	Pavillon principal # 46 : Domaine Matamajaw Quotient exceptionnel État : authenticité excellent Type : indéterminé	Éloignement de la chaussée IMPACT POSITIF	Aucune

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Mixte (commerce + résidence) 97 - 85 Chainages 3+990 D et 4+034 D	Légère correction du profil	# 97 : quotient fort État : authenticité faible Type : de courant cubique # 85 : aucun	Perte d'utilisation d'une partie de la cour avant Bâtiments déjà localisés à moins de 5 mètres de l'emprise Augmentation des nuisances environnementales Perte d'un site à gauche de la route (face au # 85) utilisé comme espace de stationnement IMPACT MOYEN	Aucune
Résidence 93/95 Chainage 4+010 D	Léger déplacement de l'axe existant vers l'est	Quotient faible État : authenticité faible Type : de courant cubique	Rapprochement de la chaussée Bâtiments déjà localisés à moins de 5 mètres de l'emprise subissant déjà des nuisances AUCUN IMPACT SUPPLÉMENTAIRE	Aucune
Résidence 89 Chainage 4+020 D	Léger déplacement de l'axe existant vers l'est	Quotient fort État : authenticité bon Type : de courant cubique	Rapprochement de la chaussée Bâtiment déjà localisé à moins de 5 mètres de l'emprise subissant déjà des nuisances AUCUN IMPACT SUPPLÉMENTAIRE	Aucune
Commerce 77 Chainage 4+050 D	Travaux de réfection	Aucun	Bâtiment déjà localisé à moins de 5 mètres de l'emprise IMPACT POSITIF	Aucune

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
<p>Résidence 67 - 63 - 39 St-Jacques Nord - 55 Chainages 4+090 D à 4+636 D</p> <p>Commerce 61A - 6/8 St-Jacques Nord Chainages 4+125 D et 4+490 G</p> <p>Mixte (commerce + résidence) 31 St-Jacques Nord - 45 - 49/53 - 81 - 101/103 Chainages 4+620 D à 4+780 D</p> <p>Public Presbytère Chainage 4+490 D</p>	<p>Travaux de réfection</p> <p>Construction / réparation du mur de soutènement</p>	<p># 67 : quotient très fort État : authenticité excellent Type : vernaculaire américain</p> <p># 63 : quotient faible État : authenticité faible Type : indéterminé</p> <p>Presbytère: quotient exceptionnel État : authenticité excellent Type : de courant cubique</p> <p># 31 : quotient fort État : authenticité faible Type : vernaculaire américain</p> <p># 45 : quotient moyen État : authenticité moyen Type : "boom town"</p> <p># 49/53: quotient moyen État : authenticité faible Type : vernaculaire américain</p> <p># 81 : quotient fort État : authenticité moyen Type : vernaculaire américain</p> <p># 85 : quotient moyen État : authenticité faible Type : vernaculaire américain</p> <p># 101/103: quotient faible État : authenticité moyen Type : vernaculaire américain</p> <p># 61A - 39 - 55: aucun</p>	<p>Aucune modification de l'environnement</p> <p>IMPACT NUL</p>	<p>Aucune</p>

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Public (Domaine Matamajaw) 46 Chaînage 4+190 D et G	Élargissement de l'emprise du côté ouest et est	Maison du gardien Quotient exceptionnel État : authenticité excellent Type : indéterminé	Rapprochement et perte d'une partie de la cour avant. Emprise déjà localisée à moins de 5 mètres du bâtiment IMPACT FAIBLE	Aménagement de trottoir des deux côtés serait souhaitable Compensation monétaire pour expropriation partielle d'une lisière de terrain
Public Information touristique Chaînage 4+295 D	Très léger élargissement de l'emprise du côté ouest	Aucun	IMPACT NUL	Compensation monétaire pour expropriation d'une lisière de terrain
Mixte (commerce + résidence) 65 - 91 - 98 Chaînage 4+665 D	Léger rabaïssment du profil Élargissement de l'emprise du côté est Déplacement de l'axe existant	# 65 : quotient faible État : authenticité faible Type : vernaculaire américain # 91 et 98 : aucun	Perte d'une faible partie de la cour avant IMPACT FAIBLE	Aucune
Résidence 102 Chaînage 4+809 G Mixte (commerce + résidence) 122/28 Chaînage 4+902 G	Élargissement de l'emprise du côté est Déplacement de l'axe existant	# 102 : quotient moyen État : authenticité faible Type : indéterminé # 122/128: quotient très fort État : authenticité excellent Type : de courant cubique	Éloignement faible de la chaussée et légère diminution des nuisances IMPACT NUL	Aucune

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
<p>Résidence 136 - 144 - 152/54 - 180 - 184 - 192</p> <p>Chainages 4+927 G à 5+107 G</p> <p>Commerce 110</p> <p>Chaînage 4+851 G</p> <p>Mixte (commerce + résidence) 116 - 194 - 206</p> <p>Chainages 4+874 G à 5+160 G</p>	<p>Correction du profil</p>	<p>116 : quotient moyen État : authenticité faible Type : "boom town"</p> <p># 144 : quotient moyen État : authenticité bon Type : de courant cubique</p> <p># 152/54: quotient fort État : authenticité bon Type : de courant cubique</p> <p># 180 : quotient moyen État : authenticité moyen Type : de colonisation</p> <p># 184 : quotient faible État : authenticité faible Type : vernaculaire américain</p> <p># 206 : quotient faible État : authenticité faible Type : de colonisation</p> <p># 110-136-192: aucun</p>	<p>Aucune modification de l'environnement</p> <p>IMPACT NUL</p>	<p>Aucune</p>

**TABLEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Commerce 166 Chaînage 5+015 G	Correction du profil Élargissement de l'emprise du côté est	Aucun	Éloignement faible de la chaussée et légère diminution des nuisances IMPACT NUL	Aucune
Résidence 174 Chaînage 5+031 G	Correction du profil Déplacement de l'axe existant	Quotient faible État : authenticité moyen Type : de courant cubique	IMPACT POSITIF	Aucune
Résidence 216 Chaînage 5+197 G	Correction du profil Élargissement de l'emprise du côté ouest Déplacement de l'axe existant	Quotient fort État : authenticité moyen Type : de colonisation	Perte d'une partie de la cour avant. Nouvelle emprise à plus de 12 mètres d'un bâti- ment IMPACT MOYEN	Compensation monétaire pour expropriation partielle d'une lisière de terrain
Commerce 270 Chaînage 5+408 G	Correction du profil Déplacement de l'axe existant	Aucun	Éloignement faible de la chaussée et légère diminution des nuisances IMPACT NUL	Aucune

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
<p>Résidence 137 - 161 - 179 - 187 - 201 Chainages 4+918 D à 5+122 D</p> <p>Commerce 193 - 197 Chainages 5+064 D et 5+108 D</p> <p>Mixte (commerce + résidence) 147 Chaînage 4+929 D</p>	<p>Correction du profil</p> <p>Élargissement de l'emprise du côté est</p>	<p># 193 : quotient faible État : authenticité faible Type : de colonisation</p> <p># 201 : quotient moyen État : authenticité moyen Type : de courant cubique</p> <p>137 - 147 - 161 - 179 - 187 - 197: aucun</p>	<p>Bâtiments se retrouvant dans l'emprise</p> <p>Déstructuration de la trame urbaine</p> <p>Perte d'un effet "village"</p> <p>Expropriation totale</p> <p>IMPACT FORT</p>	<p>Possibilité de déplacement à l'intérieur de la Municipalité, selon la volonté des propriétaires</p> <p>Réaménagement de l'espace pour rééquilibrer la trame urbaine et redonner l'effet de village</p>
<p>Résidence 209 - 215 - 227 - 231 Chainages 5+220 G à 5+380 G</p>	<p>Correction du profil</p> <p>Élargissement de l'emprise du côté ouest (servitude permanente de travail)</p>	<p># 215 : quotient moyen État : authenticité bon Type : de colonisation</p> <p># 209-227-231: aucun</p>	<p>Réaménagement de la façade des résidences de façon à maintenir l'état actuel mais espace grevé d'une servitude permanente de travail</p> <p>IMPACT FAIBLE</p>	<p>Réaménagement des accès selon les normes en vigueur</p> <p>Compensation monétaire pour expropriation partielle d'une lisière de terrain</p>

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

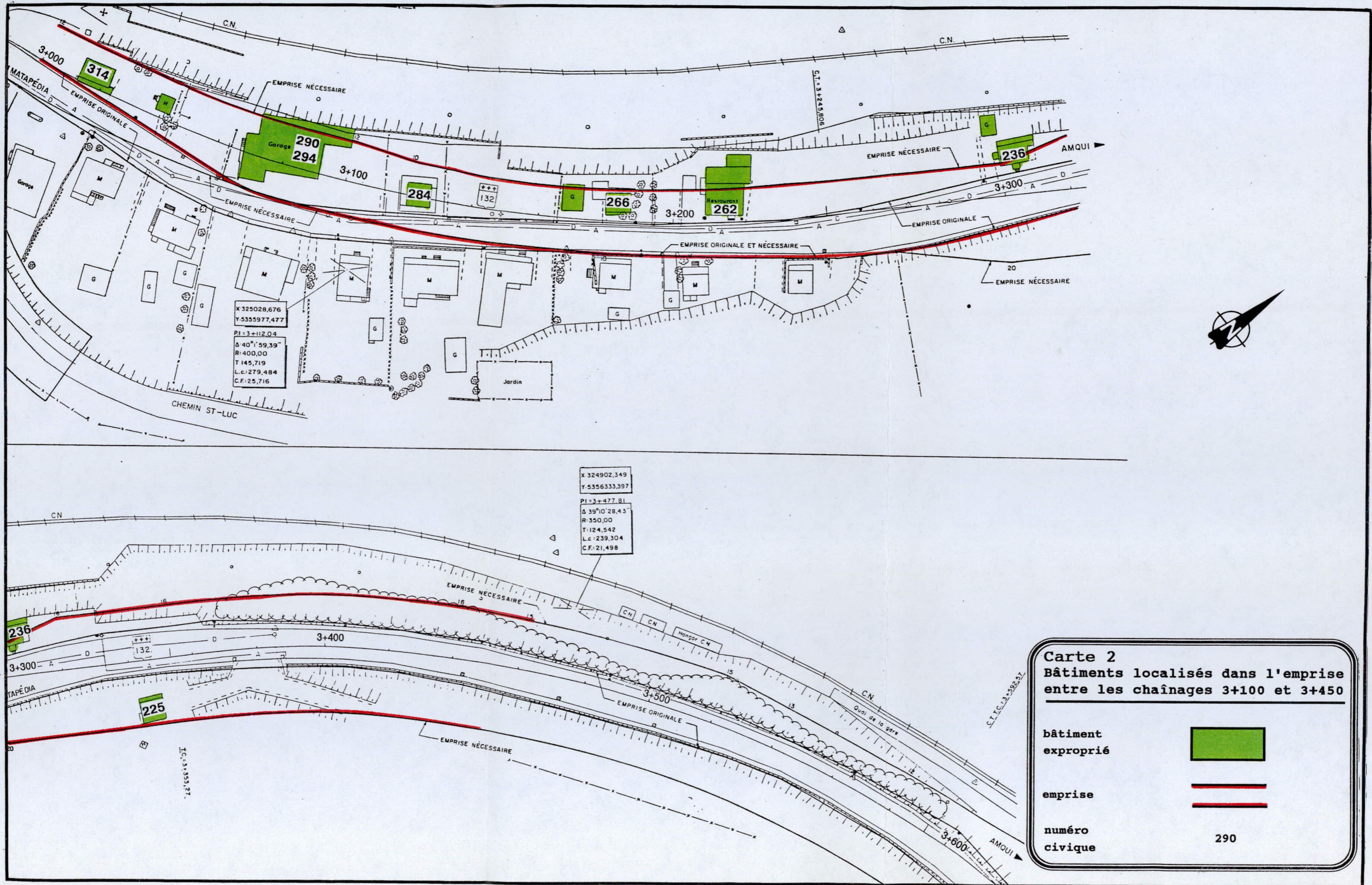
LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
<p>Résidence 235 - 255 - 324 - 388 - 396 - 482</p> <p>Chainages 5+227 D à 5+935 G</p> <p>Commerce 290 - 304</p> <p>Chainages 5+547 G et 5+633 G</p> <p>Mixte 350</p> <p>Chainage 5+770 G</p>	<p>Déplacement de l'axe existant</p>	<p>Aucun</p>	<p>Aucun rapprochement de la chaussée</p> <p>Aucun rapprochement à moins de 5 mètres</p> <p>IMPACT FAIBLE</p>	<p>Aucune</p>
<p>Résidence 237 - 239 - 245/49 - 295 - 307 - 341 - 349/51 - 370</p> <p>Chainages 5+243 D à 5+798 G</p> <p>Commerce 287 - 301 - 344 - 374</p> <p>Chainages 5+538 D et 5+830 G</p> <p>Public (municipal) 330</p> <p>Chainage 5+702 G</p>	<p>Correction du profil</p> <p>Travaux de réfection</p>	<p># 239 : quotient moyen</p> <p>État : authenticité bon</p> <p>Type : vernaculaire américain</p> <p>237 - 245/49 - 287 - 295 - 301 - 330 - 341 - 344 - 349/50 - 370 - 374: aucun</p>	<p>Aucune modification de l'environnement</p> <p>IMPACT NUL</p>	<p>Aucune</p>

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

LOCALISATION # civique + chaînage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Résidence 259 - 265 - 273 - 279 - 285 - 302 Chaînages 5+423 D à 5+612 G	Correction du profil Travaux de réfection Déplacement de l'axe existant	Aucun # 259 : quotient faible État : authenticité faible Type : de colonisation	Rapprochement de la chaussée et augmentation des nuisances Aucun rapprochement à moins de 5 mètres IMPACT FAIBLE	Aucune
Résidence 365 - 375 - 379 - 408 - 423 - 440 - 461 - 463 - 530 - 533 - 535 - 546 - 548 - 550 - 552 Chaînages 5+829 D à 6+910 D	Déplacement de l'axe existant	Aucun	Faible rapprochement de la chaussée Aucun rapprochement à moins de 5 mètres IMPACT FAIBLE	Aucune
Résidence 420 - 425 - 436 - 441 - 442 - 444 - 451 - 458 - 459 - 465 - 471 - 473 - 475 - 519 - 621 - 625 - 638 Route 132 Ouest Chaînages 5+982 G à 6+975 G Commerce 431 - 560 Chaînages 6+100 D et 6+570 G Mixte (commerce + résidence) 419/21 Chaînage 6+002 D	Travaux de réfection	Aucun	Aucune modification de l'environnement IMPACT NUL	Aucune

**TABEAU 5 : DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU BÂTI
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 - CAUSAPSCAL (SUITE)**

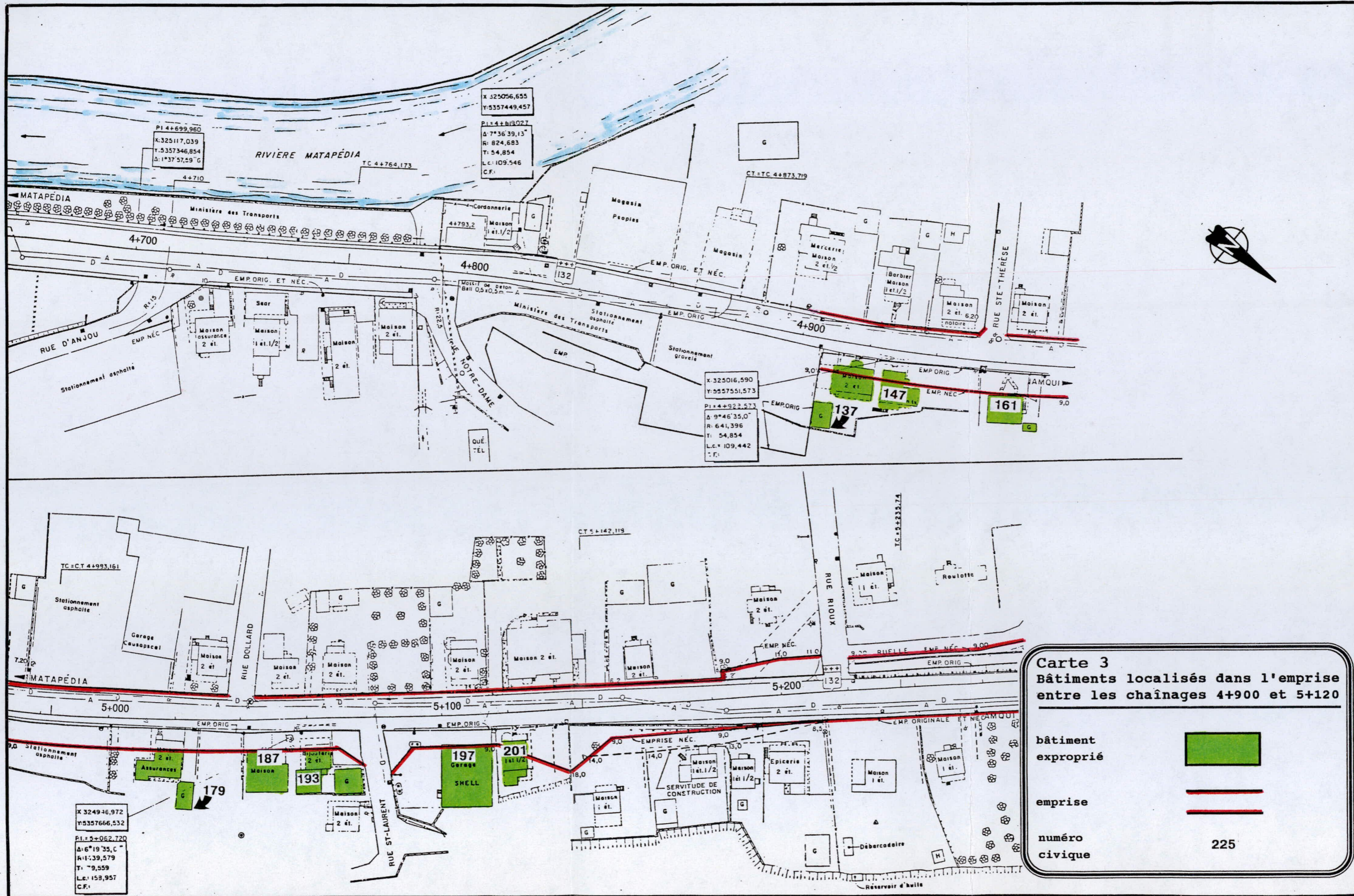
LOCALISATION # civique + chainage G: CÔTÉ GAUCHE D: CÔTÉ DROIT	ÉLÉMENTS DU PROJET	PATRIMOINE Quotient: valeur patrimoniale	DESCRIPTIONS ET ÉVALUATIONS DES IMPACTS	MESURES D'ATTÉNUATION
Résidence 545 - 565 - 569 Chainages 6+550 D et 6+618 D Commerce 603 - 609 - Route 132 Ouest Chainages 6+320 G et 6+790 D	Rehaussement du profil Déplacement de l'axe existant	Aucun	Rapprochement de la chaussée et augmentation des nuisances Aucun rapprochement à moins de 5 mètres IMPACT FAIBLE À MOYEN	Réaménagement des accès
Public Camping (Saint-Jacques-Le-Majeur-de-Causapscal) Chainage 6+775 D	Correction du profil Déplacement de l'axe existant Élargissement de l'emprise du côté ouest	Aucun	Rapprochement de la chaussée et augmentation des nuisances Aucun rapprochement à moins de 5 mètres Aucun rapprochement du bureau de l'office mais plutôt rapprochement du remblai à la hauteur du ruisseau IMPACT FAIBLE	Compensations monétaires pour expropriation d'une parcelle de terrain



X: 325028,676
 Y: 5355977,477
 PI = 3+112,04
 Δ = 40°1'59,39"
 R = 400,00
 T = 145,719
 L.c. = 279,484
 C.F. = 25,716

X: 324902,349
 Y: 5356333,397
 PI = 3+477,81
 Δ = 39°10'28,43"
 R = 350,00
 T = 124,542
 L.c. = 239,304
 C.F. = 21,498





Carte 3
Bâtiments localisés dans l'emprise
entre les chaînages 4+900 et 5+120

bâtiment exproprié	
emprise	
numéro civique	225

4.1.3 Impacts et atténuation sur les caractéristiques visuelles du paysage

Le réaménagement de la route 132 modifiera les caractéristiques visuelles du paysage de Causapscal. Ces modifications transformeront de façon plus ou moins importante la perception des résidents et des usagers de la route 132. Le tableau 6, localisé à la fin de la présente section, détaille les impacts visuels du projet de réaménagement, qui sont accompagnés des mesures d'insertion appropriées.

■ Modification du caractère naturel du paysage

Les travaux de nivellement (remblais, déblais et coupes de roc) ainsi que la mise en place de murs en bordure de la nouvelle route, nécessiteront un déboisement du couvert végétal existant. La végétation naturelle sera ainsi remplacée par des talus et de surfaces dénudées possédant des profils réguliers. De tels changements affecteront directement la dominance du caractère naturel du paysage qui marque plusieurs secteurs du paysage de Causapscal et inséreront des discordances visuelles dans la perception des observateurs.

L'impact le plus important causé par les travaux de nivellement demeure la coupe de roc réalisée dans la falaise, à l'entrée est de Causapscal (unité de paysage 1). Cette coupe de roc demeure très élevée (jusqu'à 11 mètres de hauteur) et viendra rompre l'harmonie qui existe actuellement entre la falaise et la végétation qui s'y accroche. Un second déblai d'une hauteur de 9 mètres affectera aussi le caractère naturel du paysage près de la gare dans l'unité de paysage 4. Celui-ci demeurera très visible et diminuera la qualité visuelle de la perception des usagers de la route et des résidents localisés en contrebas à proximité de la gare.

Plusieurs murs de soutènement seront réalisés à l'intérieur des unités de paysage 1, 4, 6 et 9. Ces structures demeureront visibles et inséreront des structures rigides venant rompre l'harmonie du caractère naturel du paysage. Dépendamment, du type de matériau utilisé pour la réalisation de ces murs, l'apparence de ces derniers pourrait affecter la qualité du champ visuel des observateurs.

■ Disparition ou rapprochement d'éléments ponctuels du paysage

Un certain nombre d'éléments ponctuels du paysage risquent d'être rapprochés et même éliminés lors du réaménagement de la route 132.

Parmi ces éléments, quelques arbres matures sont inclus dans l'emprise ou rapprochés par l'élargissement de la route ainsi que la correction du profil et des courbes actuelles. L'abattage d'un arbre ou la réalisation de travaux de construction à proximité, menaçant sa survie, entraînera un impact visuel important. Ces éléments ponctuels du paysage en plus de constituer un attrait du paysage, isolent parfois un résidant de la route, structurent des aménagements paysagers et les abords de la route et rehaussent la qualité visuelle de la perception des observateurs. De plus, la présence d'arbres matures dans la trame urbaine constitue un rappel et un lien avec le paysage naturel qui marque la vallée de la Matapédia.

Les murets existants édifiés avec des pierres de Causapscal constituent aussi des éléments ponctuels particuliers qui demeurent des attraits importants marquant et distinguant le paysage perçu lors de la traversée de l'agglomération.

Des impacts sur les éléments ponctuels du paysage ont été notés dans les unités de paysage 1, 3, 5, 7 et 9.

■ Perte de l'effet de porte aux entrées de l'agglomération de Causapscal

Des interventions nécessitées par la correction de courbes, à chaque entrée de l'agglomération de Causapscal, auront pour conséquences d'éliminer le rétrécissement du champ visuel qu'exerce la présence de résidences de chaque côté de la route actuelle. La disparition de plusieurs résidences à l'intérieur des unités de paysage 3 et 9 élargiront ainsi le champ visuel des usagers de la route et élimineront le caractère urbain du paysage qui est perçu actuellement dans ces unités et qui signale visuellement le début de la traversée de l'agglomération urbaine de Causapscal. Par conséquent, l'absence de résidences donnera un caractère rural au paysage perçu et pourrait encourager les usagers à pratiquer des vitesses de roulement plus élevées et ce à l'approche du noyau bâti de Causapscal.

- **Visibilité et mise en valeur des attraits particuliers du paysage**

Certaines composantes du projet de réaménagement proposé pourraient minimiser la visibilité d'attraits du paysage. A l'intérieur de l'unité de paysage 5, la mise en place d'une glissière ajourée favorisera le maintien de l'observation de la rivière, qui constitue un élément d'attrait visuel de première importance dans la traversée de Causapscal.

D'autre part, le noyau de Causapscal à la hauteur de l'église (unité de paysage 7), le secteur du Domaine Matamajaw (unité de paysage 6) et la gare du C.N. (unité de paysage 5) sont des points de repère dans l'orientation des observateurs. Ces trois composantes visuelles demeurent aussi des attraits de grand intérêt. La route prévoit un aménagement particulier visant une mise en valeur du Domaine Matamajaw, mais aucun aménagement particulier n'est prévu pour les deux autres attraits identifiés.

- **Disposition de matériaux de déblais excédentaires**

Le projet de réaménagement de la route 132 à Causapscal, générera une quantité importante de matériaux de rebuts (environ 65 000 mètres cubes). Une partie des matériaux sera disposée à l'intérieur de l'emprise, entre le chaînage 4+910 et 5+120, et une autre partie sera disposée à l'extérieur de l'emprise pour combler l'excavation d'un ancien banc d'emprunt. Dans les deux cas, des aménagements (nivellements et plantations) seront nécessaires pour éviter que les matériaux de rebuts ne créent aucune discordance visuelle dans le paysage et la perception des observateurs.

- **Mesures d'atténuation visuelles**

Chaque intervention réalisée lors de la réfection de la route qui affectera le caractère naturel du paysage devra être accompagnée de mesures visant à reconstituer le paysage naturel endommagé: végétalisation ou ensemencement des pentes des talus des nivellements, et intégration visuelle des murs de soutènement et des murs existants, inclus dans l'emprise.

Lors de la réalisation des travaux, toutes les mesures requises seront prises de façon à protéger l'intégrité des murs existants, composés avec des pierres de Causapscal. De la même façon, pendant la durée des travaux, l'entrepreneur veillera à la protection des arbres et autres composantes des aménagements paysagers localisés en bordure des limites des travaux de construction. De façon générale, même si un élément d'un aménagement paysager est localisé à l'intérieur de l'emprise, celui-ci sera conservé, s'il ne nuit aucunement à la réalisation de la route.

Des aménagements paysagers particuliers: plantations d'alignement, modulation du sol, etc., seront réalisés afin de reconstituer l'effet de porte, actuellement présent à chaque extrémité de l'agglomération de Causapscal.

Le secteur du Domaine Matamajaw et le secteur de l'église feront l'objet d'un traitement visuel particulier permettant de marquer visuellement le noyau de l'agglomération de Causapscal. Ailleurs, des mesures d'intégration seront prévues (raccord des nivellements, plantations, etc.) pour harmoniser le projet de réaménagement avec la qualité visuelle que représente la gare.

Les matériaux de déblais excédentaires générés par le projet seront prioritairement réutilisés pour la réalisation des aménagements connexes à la route qui seront réalisés comme mesure d'insertion du réaménagement routier dans le paysage.

Toute surface perturbée à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise (débordement des travaux, aire d'entreposage, chemin temporaire, roulotte de chantier, etc.) pendant les travaux sera nivelée, ensemencée ou végétalisée de façon à l'intégrer au paysage et éviter l'insertion de discordance dans le champ visuel des observateurs.

Lors du déroulement des travaux, on veillera à récupérer la terre végétale et à l'entreposer de façon à ce qu'elle soit réutilisée pour la réalisation des travaux d'ensemencement et de végétalisation.

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION^(*)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 1	<p>Élément particulier de la perception des usagers: l'alignement d'arbres matures du côté est de la route 132</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (attrait visuel, élément d'orientation et de guidage optique dans une courbe, donne un caractère naturel au paysage perçu et établit un contraste avec le paysage agricole) - élément de valorisation - forte perception 	2+000 à 2+220	<ul style="list-style-type: none"> - Correction de la courbe vers l'est et déblais variant de 1,5 mètre à 4 mètres de hauteur du côté est nécessitant l'abattage d'arbres (chainages 2+040 à 2+200). 	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver l'alignement d'arbres existant entre les chainages 2+000 et 2+040 et prendre les mesures nécessaires à leur conservation lors de la réalisation des travaux de réaménagement. - Réaliser des plantations sur les pentes du déblai à l'est de la route de façon à redonner un caractère naturel au paysage perçu et à recréer l'alignement d'arbres. - Porter attention au drainage pour assurer la survie des arbres.
	<p>Élément particulier de la perception des usagers et des riverains: la falaise et le couvert végétal naturel dominé par des conifères du côté est de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (ligne de force du relief, attrait visuel, élément d'orientation et de guidage optique dans une courbe, donne un caractère naturel au paysage perçu et établit un contraste avec le relief plat) - élément de valorisation - très forte perception 	2+220 à 2+600	<ul style="list-style-type: none"> - Correction de la courbe vers l'est nécessitant la réalisation d'une coupe de roc. - Enlèvement du couvert végétal de la falaise actuelle et modification de son aspect visuel portant atteinte au caractère naturel du paysage perçu. 	<p>Redonner un caractère naturel au paysage perçu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser une végétalisation des paliers de la coupe de roc. - Aucune végétalisation n'est possible au pied de la coupe de roc et à ses extrémités, à cause du manque d'espace. - On procédera toutefois à l'ensemencement des paliers de la coupe de roc pour donner un caractère naturel.
	<p>Caractère naturel du paysage perçu à partir de la voie ferrée</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément d'intérêt (attrait visuel) - élément de valorisation - perception limitée 	2+320 à 2+560	<ul style="list-style-type: none"> - Remblai d'une hauteur maximale de 6 mètres terminé par un mur (maximum 4 mètres) nécessitant l'enlèvement du couvert végétal existant. 	<p>Redonner un caractère naturel au paysage perçu en ensemençant les pentes du remblai.</p>

(*) Voir carte 1 pour localiser les unités de paysage inventoriées.

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION (SUITE)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 1 (suite)	Caractère naturel du paysage perçu à partir de la voie ferrée - élément d'intérêt (attrait visuel) - élément de valorisation - perception limitée	2+560 à 2+760	- Correction de la courbe vers l'ouest et remblayage du creux existant entre la voie ferrée et la route 132 d'une hauteur maximale de 8 mètres nécessitant l'enlèvement du couvert végétal. - Ouverture du champ visuel vers la route à partir de la voie ferrée.	Redonner un caractère naturel au paysage perçu en végétalisant la superficie remblayée au nord. - L'emprise du CN est une contrainte technique empêchant la réalisation de plantations. Des plantations ont été réalisées au sud de la route.
	Impact cumulatif important sur le caractère naturel du paysage perçu de l'unité 1 affectant son intérêt, son attrait et son harmonie visuelle			
UNITÉ 2	Caractère naturel du paysage perçu à partir de la voie ferrée - élément d'intérêt (attrait visuel) - élément de valorisation - perception limitée	2+760 à 2+840	- Correction de la courbe vers l'ouest et remblai d'une hauteur maximale de 4 mètres nécessitant l'enlèvement de la végétation. - Ouverture du champ visuel vers la route à partir de la voie ferrée.	- L'emprise du CN est une contrainte technique qui empêche la réalisation de plantations entre la route et la voie ferrée. - Une plantation d'arbres et d'arbustes de l'autre côté de la route favorisera une intégration avec le caractère naturel du paysage perçu.
	Impact cumulatif faible sur le caractère naturel du paysage perçu affectant son intérêt, son attrait et son harmonie visuelle			
UNITÉ 3	Élément particulier de la perception des usagers et des riverains: paysage bâti - élément de grand intérêt (noyau bâti secondaire, effet de village lié à la présence de bâtiments des 2 côtés de la route) - très forte perception	3+000 à 3+320	- Correction de la courbe vers l'ouest nécessitant l'expropriation de 7 bâtiments. - Perte de l'effet de village portant atteinte au caractère bâti du paysage perçu et induisant une augmentation probable de la vitesse. - Perte d'éléments paysagers.	- Prévoir des aménagements particuliers pour marquer la porte d'entrée (plantations et modulation du sol) comme signal avertisseur de la traversée de l'agglomération et de la vitesse affichée de 50 km/hre.
	Impact cumulatif important sur le caractère bâti du paysage perçu de l'unité 3 affectant son intérêt et son harmonie visuelle			

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION (SUITE)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 4	<p>Élément particulier de la perception des usagers et des riverains: talus végétalisé surmontant un muret de béton</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément d'intérêt (barrière visuelle vers l'est, ligne de force du relief) - très forte perception 	3+240 à 3+650	<ul style="list-style-type: none"> - Correction du profil de la route et déblai dans dépôt meuble avec possibilité de roc d'une hauteur maximale variant de 8 à 9 mètres, avec ou sans construction d'un mur de soutènement à la base, nécessitant l'enlèvement du couvert végétal. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redonner un caractère naturel au paysage perçu en végétalisant de façon à intégrer le mur au paysage.
	<p>Caractère naturel du paysage perçu à partir de la voie ferrée pour les riverains et les résidents à l'ouest de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément d'intérêt (attrait visuel, donne un caractère naturel au paysage perçu) - perception limitée 	3+400 à 3+520 et 3+620 à 3+685	<ul style="list-style-type: none"> - Correction du profil de la route nécessitant des remblais d'une hauteur maximale de 4 mètres et l'enlèvement du couvert végétal existant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redonner un caractère naturel au paysage de façon à intégrer le mur au paysage.
	Impact cumulatif moyen sur le caractère naturel du paysage perçu affectant son intérêt, son attrait et son harmonie visuelle			
UNITÉ 5	<p>Élément particulier de la perception des riverains et des usagers: la gare</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (point de repère secondaire, attrait visuel, élément signal qui marque la porte d'entrée sud de l'agglomération) - élément de valorisation - forte perception 	3+660 à 3+730	<ul style="list-style-type: none"> - Correction du profil de la route entraînant le rehaussement de la route par rapport aux terrains de la gare. - Dégagement de vues négatives vers les bâtiments de service et les terrains de la gare. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser une plantation judicieuse dans l'emprise de la route pour mettre en valeur la gare et camoufler les vues négatives vers les terrains et bâtiments de service. - Procéder au nivellement des terrains de la gare, de façon à obtenir une pente douce à partir de la route, à l'intérieur de l'emprise de la route.
	<p>Élément particulier de la perception des riverains et des usagers: alignements discontinus d'arbres matures des 2 côtés de la route, à la limite de l'emprise</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (attrait visuel, encadrement de l'espace visuel perçu) - élément de valorisation - très forte perception 	3+780 à 3+900	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux de réfection de la route qui pourraient occasionner la perte d'arbres matures. 	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des mesures de protection pour les arbres durant les travaux de réfection.

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION (SUITE)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 5 (suite)	<p>Élément particulier de la perception des riverains et des usagers: la rivière, qui longe la route à cet endroit</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (attrait visuel, ligne de force du paysage, établit un contraste avec le paysage bâti environnant) - élément de valorisation - perception moyenne dû à la glissière de sécurité qui coupe les vues des usagers vers la rivière 	3+980 à 4+100	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'une zone de stationnement en parallèle, du côté est de la route limitant l'accès visuel à la rivière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'accessibilité visuelle à la rivière en installant une rampe ajourée à la place de la glissière de sécurité actuelle qui est très massive.
	Impact cumulatif moyen sur le caractère du paysage perçu de l'unité 5 en raison de son intérêt, de son attrait et de son harmonie visuelle			
UNITÉ 6	<p>Élément particulier de la perception des riverains et des usagers: concentration importante d'équipements touristiques (site de la Matamajaw)</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (attrait visuel, élément d'orientation et point de repère marquant le coeur de l'agglomération, harmonie visuelle liée au traitement architectural, au choix de couleurs et à l'importance de la végétation, unicité du site) - élément de valorisation - très forte perception 	4+130 à 4+330	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux de réfection de la route 132 nécessitant le resurfacement de la route et l'amélioration des zones adjacentes à la chaussée. - Construction de mur de soutènement bordant la descente qui mène à la rivière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Marquer visuellement le coeur de l'agglomération et le lien avec l'unité 7. - Marquer visuellement le coeur de l'agglomération et le lien avec l'unité 7 en utilisant des pavés autobloquants ou du béton estampé (BOMANITE) pour les trottoirs et l'accotement. - Prévoir une traverse piétonne entre le kiosque touristique et le centre d'interprétation du site Matamajaw (marquage au sol). - Assurer l'intégration visuelle du muret bordant la descente de l'accès au pêcheur du côté de la rivière.
	Impact cumulatif positif sur la définition et la structuration du coeur de l'agglomération			

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION (SUITE)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 7	<p>Élément particulier de la perception des riverains et des usagers: concentration importante d'équipements communautaires (église, presbytère, bureau de poste, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de grand intérêt (attrait visuel, présence de points de repère importants (église, presbytère) et d'éléments d'orientation comme l'intersection route 132/route d'Albertville (noeud visuel) et le mur de soutènement (ligne de force du paysage et guidage optique dans une courbe) - élément de valorisation - très forte perception 	4+330 à 4+610	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux de réfection de la route 132 nécessitant le resurfacement de la route et l'amélioration des zones adjacentes à la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> - Marquer visuellement le coeur de l'agglomération et le lien avec l'unité 6. - Prévoir une traverse piétonne sur la route 132 à la hauteur du bureau de poste (marquage au sol). - Améliorer l'aspect visuel du mur de soutènement devant le presbytère. Établir un lien visuel avec la pierre de Causapscal. - Assurer une protection à la base du muret contre les sels de déglçage.
	Impact cumulatif positif sur la définition et la structuration du coeur de l'agglomération			
UNITÉ 8	<p>Élément ponctuel d'attrait pour les usagers et les riverains</p> <ul style="list-style-type: none"> - ilots d'arbres, jardinières suspendues et bacs à fleurs en bordure de la rivière - élément de valorisation - forte perception 	4+610 à 4+800	<ul style="list-style-type: none"> - Élimination d'ilots d'arbres et mise en place d'un mur en bordure de la rivière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver la végétation existante localisée en bordure de la rivière (surtout les arbres matures). - Réaliser un replat au-dessus du mur et en bordure du trottoir pour permettre la localisation de bacs à fleurs.

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION (SUITE)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 9	<p>Élément particulier de la perception des usagers et des riverains: le paysage bâti</p> <ul style="list-style-type: none"> - très grand attrait (intérêt visuel conféré par la concentration de bâtiments d'architecture traditionnelle, encadrement visuel de l'espace lié à la proximité du bâti par rapport à la route et à la dénivellation perceptible au second plan, élément d'orientation marquant la porte d'entrée nord de l'agglomération) - élément de valorisation - très forte perception 	4+910 à 5+120	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacement du tracé de la route vers l'est et élargissement de l'emprise actuelle nécessitant l'expropriation de 8 bâtiments (côté est de la route). - Perte de l'effet de village portant atteinte au caractère bâti du paysage perçu et induisant une augmentation probable de la vitesse. - Perte de l'effet de porte d'entrée dans l'agglomération. - Perte d'éléments paysagers. 	<p>Redonner un caractère structuré au paysage perçu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Refermer et structurer l'espace visuel par une plantation judicieuse de façon à recréer l'effet de porte d'entrée et à inciter les usagers à réduire leur vitesse de transit. - Délimiter et structurer les espaces de stationnement de façon à éviter que tous les espaces résiduels découlant de l'expropriation ne servent qu'à cet usage. - Améliorer l'aspect visuel de la dénivellation par l'élimination des divers murets de soutènement et par le nivellement du talus à ces endroits. Utiliser les matériaux de déblais excédentaires à cette fin. - Stabiliser la dénivellation par la plantation d'arbres et arbustes. - Améliorer l'aspect esthétique des murets qui seront visibles.
	<p>Élément particulier de la perception des usagers et des riverains: le mur de soutènement du côté est de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément d'intérêt (élément visuel très commun dans l'agglomération, barrière visuelle) - élément de valorisation - très forte perception 	5+150 à 5+200	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacement du tracé vers l'est de la route nécessitant la déconstruction du mur actuel et la reconstruction d'un nouveau mur d'une hauteur maximale de 2 mètres en blocs de béton. 	<ul style="list-style-type: none"> - Minimiser l'impact visuel du mur sur le paysage perçu en limitant sa superficie au minimum et en intégrant des plantations de végétaux à sa base.

TABLEAU 6 : ÉVALUATION DES IMPACTS VISUELS ET MESURES D'ATTÉNUATION (SUITE)

	ENJEUX VISUELS	LOCALISATION	IMPACTS	ATTÉNUATION
UNITÉ 9 (suite)	<p>Élément particulier de la perception des riverains: le mur de soutènement du côté ouest de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément d'intérêt (élément visuel très commun dans l'agglomération, barrière visuelle) - élément de valorisation - forte perception 	5+300 à 5+380	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux de réfection de la route 132 nécessitant la déconstruction du mur actuel et la reconstruction d'un nouveau mur d'une hauteur maximale de 4 mètres en blocs de béton de type Keystone. 	<ul style="list-style-type: none"> - Minimiser l'impact visuel du mur réalisant des plantations au sommet du mur de soutènement.
	Impact cumulatif très important sur le paysage bâti perçu affectant son intérêt, sa continuité, son attrait et son harmonie visuelle			
UNITÉ 10	<p>Caractère naturel du paysage perçu par les usagers de la route 132 et les usagers d'un terrain de camping</p> <ul style="list-style-type: none"> - élément de valorisation - faible perception 	6+640 à 6+820 et 6+840 à 6+940	<ul style="list-style-type: none"> - Correction du profil de la route et remblais d'une hauteur maximale de 10 et 15 mètres du côté ouest de la route nécessitant l'enlèvement du couvert végétal et portant atteinte au caractère naturel du paysage perçu par les usagers d'un terrain de camping, côté droit de la route. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redonner un caractère naturel au paysage perçu par la revégétalisation des zones remblayées par ensemencement et/ou plantation. - Conserver une bande du couvert végétal existant à la base du remblai proposé de façon à créer un écran visuel naturel. Maximiser cette mesure du côté droit de la route et prévoir des plantations pour intégrer les remblais dans la perception des usagers du terrain de camping.
	Impact cumulatif faible sur le paysage naturel perçu			

4.1.4 Impacts et atténuation sur l'aspect agricole

Ce projet est réalisé presque exclusivement en zone non agricole à l'exception de deux secteurs où le projet empiète légèrement dans l'espace agricole, soit entre les chaînages 2+000 et 2+500 et les chaînages 0+060 et 0+080.

À l'extrémité sud du projet (chaînages 2+000 à 2+500), la route longe la limite nord d'un bassin agro-forestier où l'on retrouve de grandes cultures, de l'industrie laitière, de l'élevage et de grandes surfaces boisées. Dans ce secteur, une légère correction du profil vertical et horizontal de la route requiert l'acquisition d'une sur largeur sur un lot agricole (lot 41-B-I) utilisée pour la production fourragère. La superficie requise est relativement restreinte, soit 0,65 hectare, et le seul impact notable pour l'agriculture est la soustraction de cette superficie de la production agricole.

D'autre part, à l'intérieur du village de Causapscal, le projet prévoit le réaménagement de l'intersection des chemins Lacroix et Saint-Luc (chaînages 0+067 à 0+080) pour rendre celui-ci plus sécuritaire. Cette intervention requiert l'acquisition d'une parcelle de 0,008 hectare dans un secteur agricole adjacent à la zone urbaine. Toutefois, cette parcelle ne représente aucun intérêt du point de vue agricole étant donné sa configuration particulière et sa localisation.

En somme, la réalisation du projet a peu de répercussions sur l'agriculture si ce n'est la perte de deux parcelles totalisant environ 0,66 hectare. Aucune mesure d'atténuation particulière n'est prévue. Une indemnisation sera versée aux propriétaires des parcelles visées conformément aux dispositions de la Loi sur l'expropriation (C.E.-24).

4.1.5 Impacts et atténuation sur l'aspect archéologique

Toutes les surfaces des emprises du susmentionné projet ont fait l'objet d'une inspection visuelle le 29 septembre 1992. Celle-ci avait pour but de s'assurer qu'aucun site archéologique ne soit perturbé par la réalisation des travaux.

Nous pouvons conclure qu'en autant que les limites d'emprise seront respectées lors des travaux de construction ceux-ci ne devraient pas menacer les sites archéologiques. L'emprise ne fait donc l'objet d'aucune mesure de protection ou de recommandation eu égard à l'archéologie autre que les habituelles références aux C.C.D.G. (art. 7.07) concernant les découvertes fortuites.

Nonobstant l'évaluation archéologique, le personnel responsable du chantier de construction sera informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouis qui pourraient être mis au jour lors des travaux d'excavations. Toute identification de telles traces (fondations de pierre, fragments de poterie ou de vaisselle, métal, objets façonnés en pierre ou autres matériaux, etc.) sera communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec et les travaux à l'endroit de la découverte devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci (C.C.D.G., 1986: section 7, paragraphe 7.07).

4.2 MILIEU NATUREL

4.2.1 Rivière Causapscal

L'élargissement du pont de la rivière Causapscal pose une problématique toute particulière. Il faudra en effet, intervenir dans le lit du cours d'eau à un endroit très critique soit à 60 mètres en amont d'une des fosses à saumons les plus importantes, la fosse "*Les Fourches*". Cette fosse à saumons offre la particularité d'être à la croisée de deux cours d'eau (Matapédia et Causapscal) et d'être située en plein coeur de la municipalité de Causapscal. Tout dommage involontaire ou accidentel occasionné sur cette fosse à saumons lors des travaux de réfection du pont entraînerait un blâme sévère envers les responsables du projet. Il faut donc dès le départ, se définir un plan d'action très rigide et s'assurer que tous les intervenants vont s'y conformer.

4.2.2 Principales mesures d'atténuation pour la protection de la rivière Causapsca

■ Calendrier restreint

La pêche sportive débute le 11 juin et se termine le 31 août de chaque année. Compte tenu que tout travail dans le lit du cours d'eau entraînerait une turbidité qui masquerait les fosses, les travaux ne pourront pas commencer avant cette date.

De plus, la fosse "*Les Fourches*" constitue une excellente frayère où les saumons déposent leurs oeufs. Or, la fraie débute au milieu d'octobre et se termine en novembre. Les oeufs passent tout l'hiver dans le gravier de cette fosse. La mise en suspension de matériel fin risquerait de venir colmater la frayère et d'asphyxier les oeufs. De plus, la mise en place d'un batardeau pendant l'hiver et au printemps risquerait d'entraîner des inconvénients majeurs lors du dégel (embâcles, détérioration partielle du batardeau, etc.). Il faudra donc restreindre la période des travaux.

En définitive, notre marge de manoeuvre n'est que de 6 semaines et tout sera fait pour rencontrer ce calendrier de travail, soit du 1^{er} septembre au 15 octobre.

■ Absence de machinerie

Pour réduire l'impact sur le milieu aquatique, aucune machinerie ne sera tolérée dans le cours d'eau. Tous les travaux se feront à partir des rives pour les culées et à partir du tablier du pont pour la pile centrale.

■ Batardeau en poches de pierres lavées

Pour éviter l'apport de sédiments fins sur les graviers de la frayère, le concept de batardeau en poches de sable est écarté, car il y a un risque de déperdition de sable si les poches sont éventrées. Le batardeau devra donc être construit à l'aide de poches de pierres lavées (diamètre 2 à 3 centimètres). Ce batardeau sera imperméabilisé par la pose d'une membrane extérieure plastifiée de manière à réduire l'infiltration de l'eau et le pompage.

■ Zone de travail restreinte

Compte tenu que l'extraction du matériel à l'intérieur du batardeau devra se faire manuellement, il est primordial que le périmètre du batardeau soit le plus réduit possible.

La grandeur maximale du batardeau ne devra excéder 5 mètres par 5 mètres, soit 25 mètres carrés. Les déblais à extraire ayant 1 mètre de profondeur, le volume total de déblais sera d'environ 25 mètres cubes.

Une partie de ces déblais, soit les blocs rocheux pourrait servir à étayer le batardeau par l'extérieur et assurer une meilleure protection de la structure temporaire.

■ Eaux de pompage

Les eaux de pompage de grande turbidité devront être dirigées vers un bassin de décantation. Si après quelques jours, ces eaux de pompage se clarifient, elles pourront être rejetées directement dans la rivière.

■ Déroulement des opérations

Certains travaux préparatoires pourront être exécutés au mois d'août, soit l'installation des bassins de décantation destinés à filtrer les eaux de pompage. L'entrepreneur a le choix d'installer un seul bassin de décantation près de la culée sud du pont ou deux bassins, soit un bassin de chaque côté du pont. Si la réfection des deux culées et l'élargissement de la pile centrale s'effectue simultanément, trois stations de pompage seront en fonction et le volume d'eau à filtrer risque d'être important. Il faudra prévoir deux bassins de décantation.

Idéalement, les travaux sur la culée nord et la pile centrale devraient être entrepris dès le 1^{er} septembre et dès que les eaux de pompage seront redevenues claires et qu'elles pourront être rejetées directement dans la rivière, les travaux de la culée sud pourront démarrer. Ainsi, toutes les eaux turbides des trois stations de pompage pourraient être dirigées vers le même bassin de décantation.

Le calendrier des opérations pourrait donc s'établir comme suit:

- Dernière semaine : Installation du bassin de sédimentation d'août** sur la rive sud.
- 1^{er} septembre** : Installation du batardeau en poches de pierres lavées au pied de la pile centrale et début du pompage.
- 4 septembre** : Installation du batardeau de la culée nord et début du pompage.
- 8 septembre** : Installation du batardeau de la culée sud et début du pompage.

■ **Batardeau proposé**

Les batardeaux devront comprendre deux éléments importants: des poches de pierres lavées ainsi qu'une membrane extérieure étanche.

Le choix des pierres lavées est essentiel car il vise à protéger la frayère à saumons en aval des travaux. La membrane imperméable installée à l'extérieur vise à réduire l'infiltration de l'eau et diminuer le pompage. La figure 6 illustre le batardeau proposé.

■ **Bassin de sédimentation**

Compte tenu que ces travaux de réfection se déroulent en plein coeur de la Municipalité et que nous disposons de très peu d'espace pour recycler les eaux de pompage, il est prévu d'installer un type de bassin de sédimentation qui répond à toutes les exigences du milieu (voir figure 7).

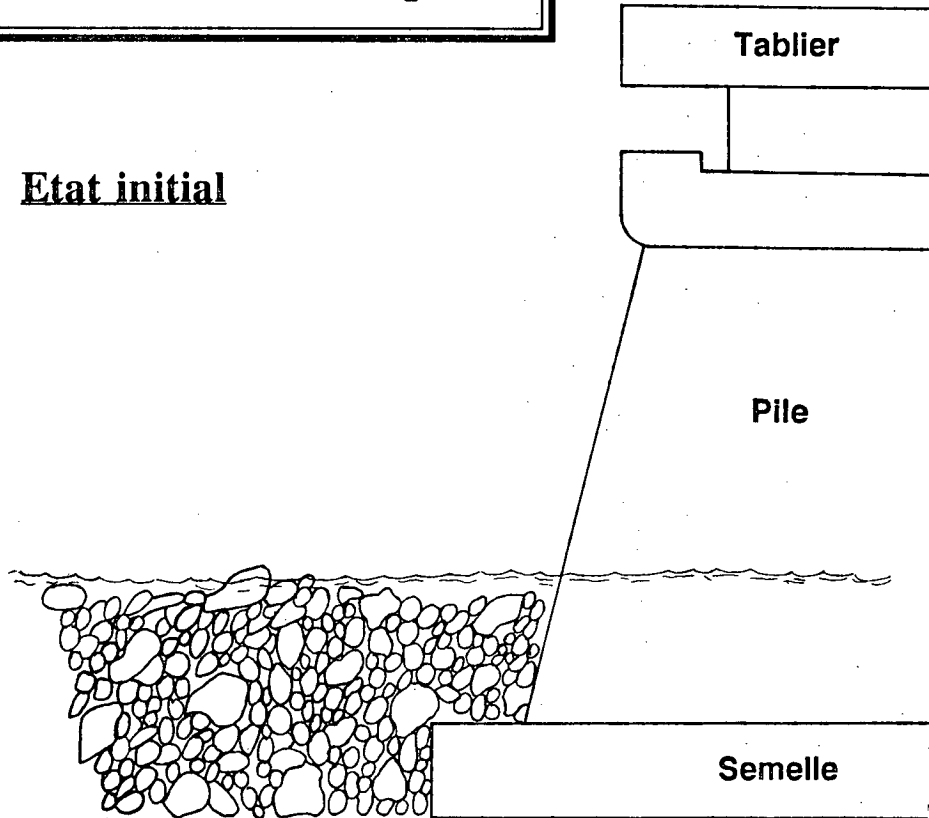
Le bassin est constitué:

- d'un bassin intérieur en forme de piscine dont les parois sont en poches de pierres lavées d'une hauteur de 1 mètre dans laquelle une membrane filtrante (géomembrane) joue le rôle de filtre;

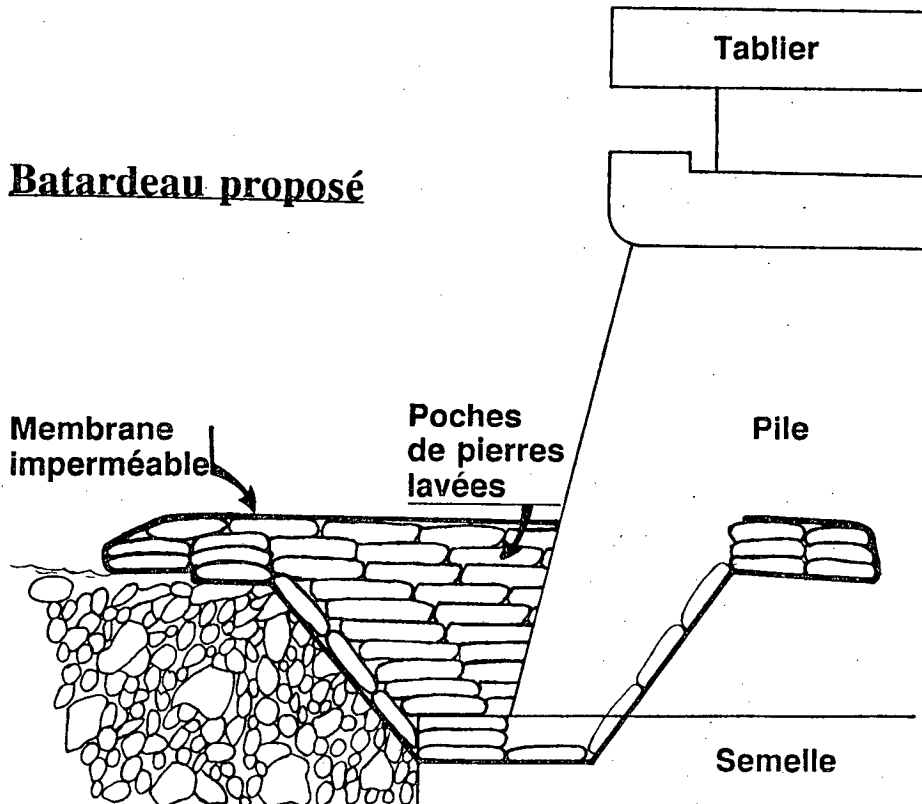
FIGURE 6:

**Proposition de batardeau
en poches de pierres lavées,
pont de la rivière Matapédia**

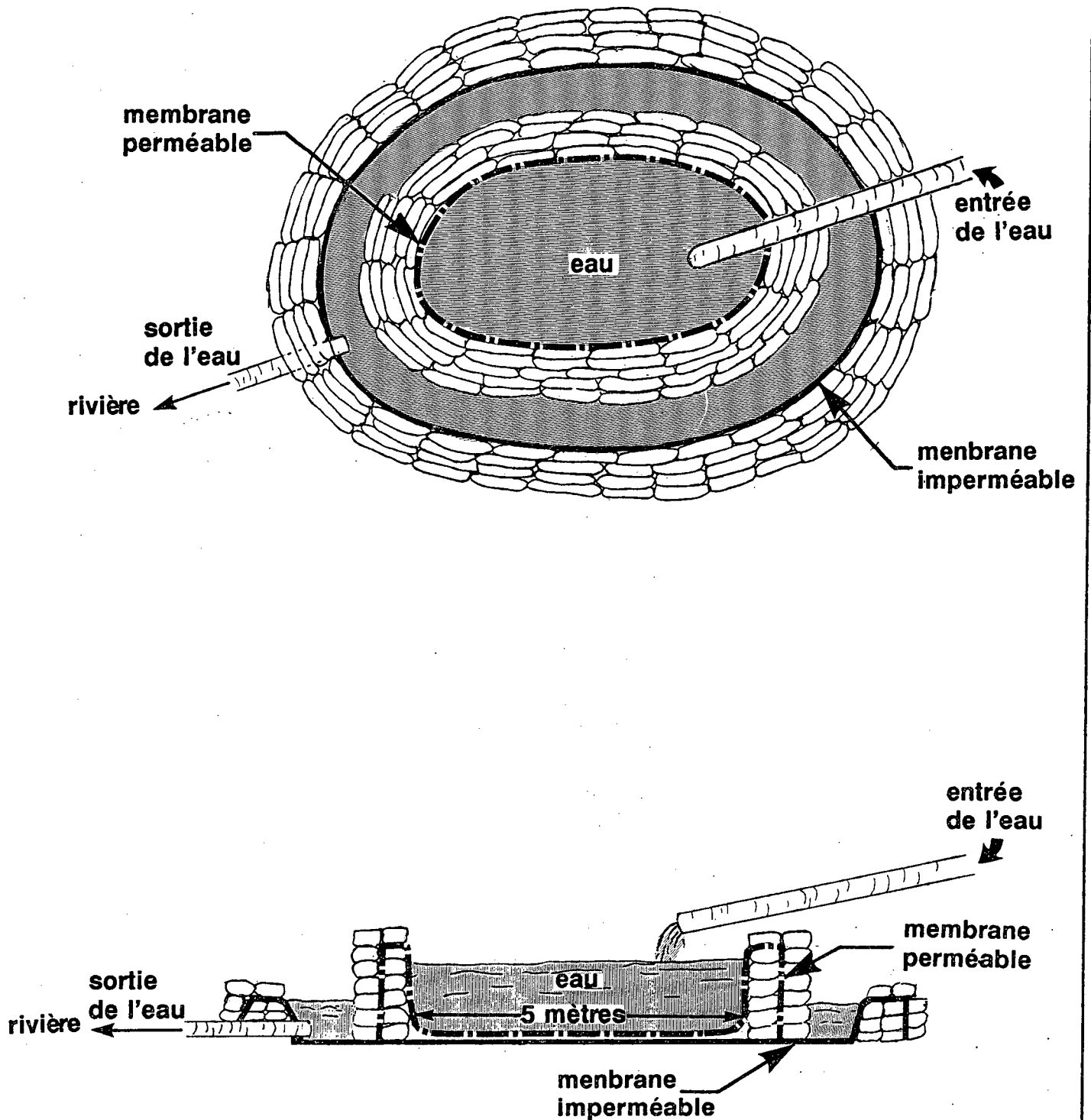
Etat initial



Batardeau proposé



**Figure 7: Bassin de sédimentation,
pont de la rivière Matapédia**



- d'un bassin extérieur plus large dont les parois sont en poches de pierres lavées d'une hauteur de 30 centimètres dans laquelle une membrane imperméable retient l'eau et la canalise vers un tuyau qui mène à la rivière.

Toute cette structure est amovible et est conçue pour protéger le milieu où elle est installée. Une entente avec les propriétaires riverains doit être conclue pour l'implantation et l'enlèvement du bassin.

4.2.3 Ponceaux du ruisseau Blais et de la rue Notre-Dame

Dans le projet d'élargissement de la route 132 dans la municipalité de Causapscal, deux ponceaux devront faire l'objet d'une attention particulière lors de leur réfection: le ponceau du ruisseau Blais et le ponceau sous la rue Notre-Dame.

À cause de la proximité de la fosse à saumons "*Les Fourches*" localisée en aval des travaux, la réfection de ces deux ponceaux risque de provoquer une érosion qui pourrait contaminer la fosse par des sédiments non désirables.

■ Ruisseau Blais

Le ponceau du ruisseau Blais sera allongé et des travaux de réfection seront nécessaires. Ce ponceau étant situé à 10 mètres de la rivière Matapédia, nous disposons de très peu d'espace pour aménager une fosse à sédiments qui permettrait de récupérer les débris de construction. De plus, il est impossible de détourner le ruisseau Blais pendant les travaux à cause de l'exiguïté des lieux.

■ Ruisseau sous la rue Notre-Dame

Le ponceau de ce ruisseau devra être allongé pour permettre l'élargissement de la route. Ce prolongement jusqu'à la rivière Matapédia nécessitera des interventions dans le fond et sur les berges de ce ruisseau pendant toute la durée des travaux. Dans ce projet, comme dans le projet précédent, il est impossible d'aménager une fosse à sédiments compte tenu du faible espace disponible.

4.2.4 Mesures d'atténuation proposées pour les ponceaux du ruisseau Blais et de la rue Notre-Dame

La seule et unique solution pour éliminer à la source le problème de transport de sédiments dans ces deux cas, est de faire transiter l'eau dans une conduite temporaire aménagée à l'intérieur des deux ponceaux actuels, soit une buse de franchissement.

- **Ruisseau Blais**

La réfection et l'allongement du ponceau généreront beaucoup de débris. Il faut que toutes les eaux du ruisseau Blais soient canalisées dans une conduite étanche et solide. Cette buse de franchissement, dont la partie amont comprendra un batardeau, sera de longueur suffisante pour qu'aucun débris issu du ponceau en démolition ne soit en contact avec l'eau.

- **Ruisseau sous la rue Notre-Dame**

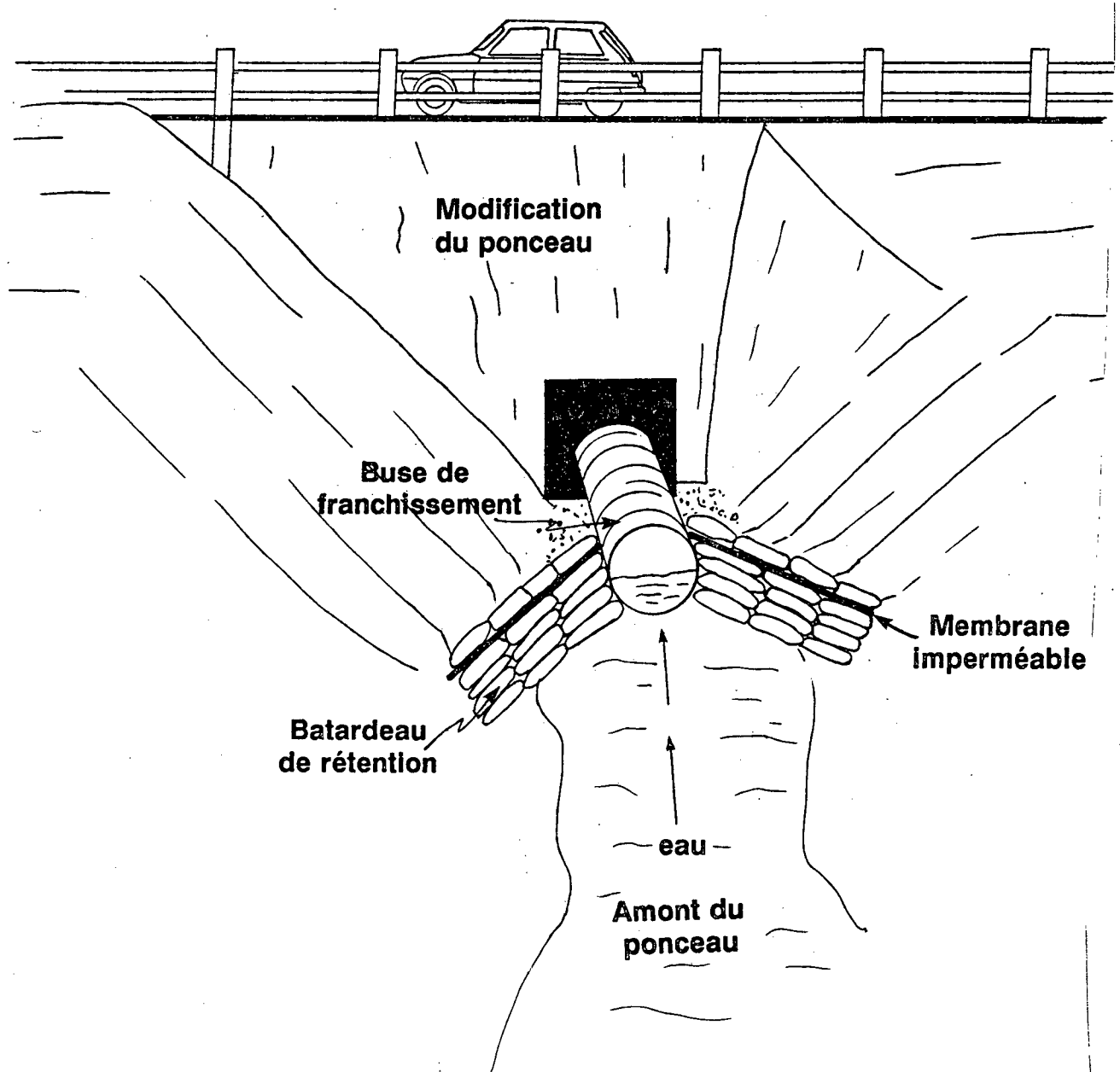
Une buse de franchissement ainsi qu'un batardeau de retenue seront aménagés à l'intérieur du ponceau actuel pendant la période des travaux afin de minimiser le transport de sédiments vers la rivière Matapédia.

- **Croquis descriptifs**

Deux croquis descriptifs complètent le présent document. Des modifications peuvent être apportées à ces deux structures d'écoulement dans la mesure où elles respectent l'énoncé de base, soit la protection de la rivière Matapédia pendant la période des travaux.

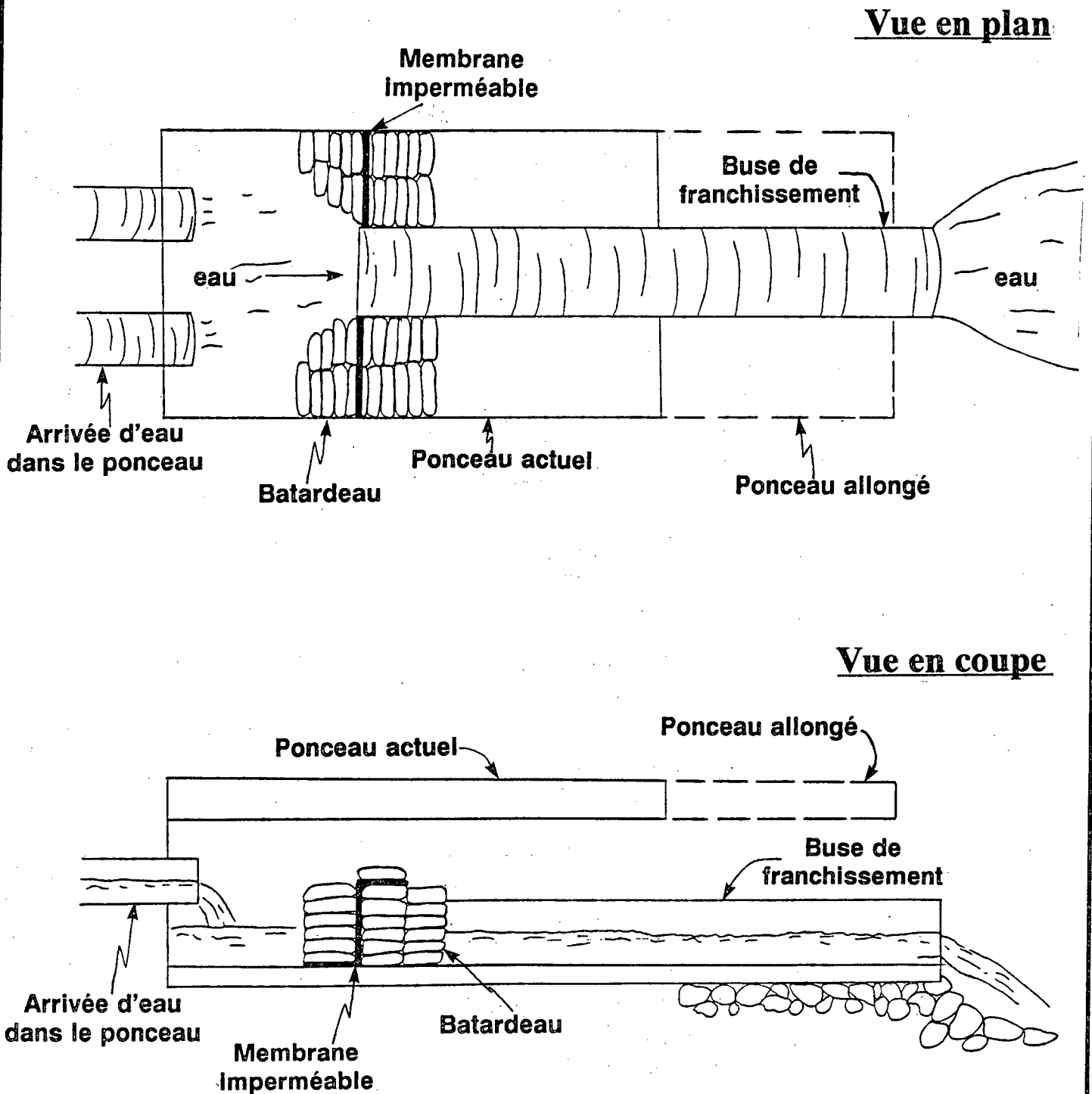
RUISSEAU BLAIS

Figure 8: Buse de franchissement pendant la période des travaux



RUISSEAU SOUS LA RUE NOTRE-DAME

Figure 9: Buse de franchissement avec batardeau à l'intérieur du ponceau actuel



5.0 SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

La surveillance environnementale du projet de réaménagement de la route 132 à l'intérieur de la Municipalité s'effectuera en trois étapes:

- intégration des mesures d'atténuation aux plans et devis;
- surveillance des travaux de construction;
- suivi après réalisation.

5.1 INTÉGRATION DES MESURES D'ATTÉNUATION AUX PLANS ET DEVIS

Cette étape a été réalisée pendant la rédaction de la présente demande de certificat de construction.

L'ensemble des mesures d'atténuation sont incorporées aux documents contractuels destinés à l'entrepreneur et d'autres mesures s'appliqueront à la planification du chantier ainsi qu'à sa gérance.

5.2 SURVEILLANCE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Au cours des travaux de construction, il s'agit de s'assurer que toutes les normes, directives et mesures environnementales incluses dans les clauses contractuelles sont mises en application lors des travaux de construction.

Sur le chantier, c'est l'ingénieur chargé de projet du ministère des Transports du Québec ou son représentant qui a la responsabilité de voir à l'exécution de toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat et de rapporter tous les problèmes environnementaux imprévus qui peuvent se développer lors de la construction. Cette personne s'assure que l'entrepreneur et les sous-traitants sont au courant des points à respecter dans le domaine environnemental. Elle fournit également un rapport de surveillance des travaux qui

comprend, entre autres, la description du projet tel que prévu et tel que réalisé, et au besoin, la justification des modifications et des dérogations au rapport d'étude d'impact et aux conditions particulières émises dans les autorisations gouvernementales, c'est-à-dire les raisons pour lesquelles l'impact n'a pu être réduit ou atténué tel que prévu. Le Service de l'environnement sera impliqué dans l'équipe de surveillance en tant que soutien technique. Il participera ainsi à l'application des mesures d'atténuation et pourra fournir les ajustements nécessaires en cas de modification et ce en respectant les objectifs des mesures initiales.

5.3 SUIVI APRÈS RÉALISATION

Après la fin des travaux de reconstruction de la route, le ministère des Transports du Québec procède à une vérification périodique des mesures d'atténuation significatives reliées à l'utilisation et l'entretien de l'infrastructure routière. Cette étape inclura un suivi social.

Le suivi après réalisation demeure une étape importante de la surveillance environnementale. Celui-ci permet de vérifier l'efficacité et les déficiences des mesures réalisées et d'ajuster les évaluations environnementales à venir.

6.0 CONCLUSION

Le réaménagement de la route 132, à l'intérieur de la municipalité de Causapsca, vise à corriger les déficiences géométriques (courbes sous-standards, pentes trop fortes, voies trop étroites, etc.). Ce projet sera jumelé à la réalisation de l'assainissement des eaux de la Municipalité. Ce jumelage entraînera une économie des coûts de construction et évitera une répétition en série des inconvénients conséquents à la mise en chantier de ces deux projets l'un après l'autre.

L'évaluation environnementale a permis de mettre en évidence les principaux impacts appréhendés. La localisation du projet de réaménagement dans un milieu urbanisé comme Causapsca apportera des modifications majeures à l'aspect urbain, touristique, visuel et social du milieu humain. D'autre part, la proximité d'une rivière à saumons reconnue internationalement explique parfaitement les contraintes du milieu naturel par rapport au projet mis de l'avant.

La présente étude contient l'ensemble des mesures d'atténuation incluses aux plans et devis qui seront appliquées afin d'atténuer les incidences environnementales et de favoriser une intégration harmonieuse du projet de réaménagement dans le milieu. L'application de ces mesures demeurent une phase importante pour concrétiser le respect de l'environnement.

Le Ministère devra s'attarder particulièrement à informer la population du déroulement des travaux et à limiter la dégradation de la qualité de vie causée par le chantier. Une importance particulière sera apportée à la clientèle touristique, surtout lors des fortes périodes d'affluence estivales et pendant la saison de pêche. Finalement, tout dommage involontaire ou accidentel occasionné à la fosse à saumons, localisée à la hauteur du site Matamajaw, sera évité grâce à l'application d'un plan d'action rigoureux.

Un programme de surveillance environnementale est prévu. Ce programme assurera une mise en application des mesures d'atténuation, proposera les correctifs nécessaires et comportera également un suivi après réalisation.

ANNEXE 1

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

AUTORISATIONS
(18 septembre 1991 et 5 octobre 1992)

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
(QUÉBEC)

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

NO: 05240 - 164891
Lot(s): P.41-B-1, rang 1
Cadastre(s): Canton de Causapsca1
Div. d'enreg: Matapédia
Superficie(s): 0,65 hectare
Municipalité(s): Causapsca1
MRC: la Matapédia

NOM DES PARTIES: Ministère des Transports

PARTIE(S) DEMANDERESSE(S)

- et -

- . Maurice Angers
- . Municipalité de Causapsca1
- . MRC La Matapédia

PARTIE(S) MISE(S) EN CAUSE

MEMBRE PRÉSENT: Gary Coupland, vice-président

DATE DE LA DÉCISION: 1991 SEP 18

NATURE DE LA DEMANDE:

La Commission est saisie dans le présent dossier d'une demande de lotissement et d'aliénation pour des fins non agricoles sur une parcelle de terrain d'une superficie approximative de 0,65 hectare, comprise sur une partie du lot 41-B-1, rang 1, au cadastre du Canton de Causapsca1, division d'enregistrement de Matapédia.

Selon les faits au dossier, le ministère des Transports veut acquérir du mis en cause une parcelle de terrain qui sera utilisée pour la réfection de la Route 132, à Causapsca1. On veut élargir une courbe sur une longueur de 500 mètres.

REÇU LE

1991-09-25

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
TRANSPORTS QUÉBEC

Cette partie du projet s'inscrit à l'intérieur d'une intervention plus globale visant l'élargissement et la réfection de la Route 132, sur une longueur de 5,3 kilomètres, dans la municipalité de Causapsca. La partie contiguë au Sud a déjà fait l'objet d'une autorisation de la Commission aux dossiers #85765 et #85766, le 6 novembre 1986.

Suite aux remises accordées dans ce dossier, le ministère des Transports, par lettre datée du 21 août 1991, informait la Commission que la section du projet située en zone agricole et faisant l'objet de la présente demande n'a pas été modifiée et, par conséquent, les caractéristiques pour le réaménagement sont identiques à celles contenues dans la demande initiale du 9 novembre 1989.

La demande d'autorisation a été soumise à la corporation municipale de la Ville de Causapsca, qui l'a appuyée par une résolution adoptée le 4 décembre 1989, sans motifs et sans préciser si celle-ci est conforme à la réglementation municipale.

MOTIFS DE LA COMMISSION:

Tel qu'indiqué dans le rapport d'analyse, le potentiel agricole des sols de ce secteur est de classe 2, selon les données de l'Inventaire des terres du Canada.

Le potentiel agricole des sols que l'on retrouve sur le lot est identique à celui du secteur. En conséquence, l'article 35 de la Loi 100 (1989, chapitre 7) s'applique à la demande parce que le potentiel agricole est suffisamment élevé pour bénéficier de la protection accrue qu'accorde l'article 69.08 de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Depuis l'entrée en vigueur de cet article, la Commission ne peut autoriser l'utilisation non agricole pour la construction d'un chemin municipal par un ministère fournissant des services d'utilité publique que s'il est démontré qu'il n'y a pas, ailleurs dans le territoire de la corporation municipale, d'espace approprié disponible ou que l'implantation de ces services n'affecte pas l'homogénéité des exploitations agricoles et n'entraîne pas de modifications importantes à l'exercice des activités agricoles.

Un document d'information à l'appui de la demande indique les motifs suivants pour justifier le redressement de la courbe à l'endroit demandé:

- La partie du projet concernée s'inscrit à l'intérieur d'une intervention plus globale visant l'élargissement et la réfection de la Route 132, sur une longueur de 5,3 kilomètres, dans la municipalité de Causapscal. Cette intervention a pour objectif d'améliorer l'efficacité du réseau routier dans ce secteur en facilitant l'écoulement de la circulation et en améliorant la sécurité des usagers.
- Plus précisément, la présente demande vise la partie sud du projet, sur une longueur de 500 mètres, en zone agricole (Figure 1). À cet endroit, une légère correction du profil et de la courbe requiert certaines surlargeurs et celles-ci doivent être prises du côté sud, en zone agricole. Le côté nord, situé en zone blanche, présente certaines contraintes compte tenu qu'à cet endroit, une section de la route est construite en flanc de colline et à proximité de la voie ferrée qui est en contrebas. L'élargissement de la route de ce côté impliquerait des travaux de remblais et de consolidation trop importants.

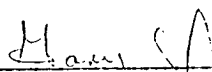
Comme il est indiqué par l'analyste, l'espace au nord de la Route 132 ne constitue pas une alternative appropriée et raisonnable vu les contraintes de construction.

De plus, la superficie requise est restreinte, soit 0,65 hectare, de telle sorte que le seul impact pour l'agriculture est la soustraction de cette superficie de la production agricole.

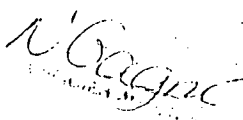
PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE le lotissement et l'aliénation pour des fins non agricoles, soit pour le redressement de la Route 132, d'une parcelle de terrain d'une superficie de 0,65 hectare, comprise sur une partie du lot 41-B-1, rang 1, au cadastre du Canton de Causapscal, division d'enregistrement de Matapédia.

Cette parcelle est illustrée sur les figures « 4 A » et « 4 B » produites au soutien de la demande et conservées au dossier.



Gary Coupland, vice-président



M - G. Roy (dossier)
02/10/15

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE

AGRICOLE DU QUÉBEC
(Québec)

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No : 07015 - 194930
Lot(s) : P.-C-32, rang 1
Cadastre : Canton de Causapascal
Div. d'enreg. : Matapédia
Sup. visée : 79,1 mètres carrés
Municipalité : Causapascal
M.R.C. : La Matapédia

NOM DES PARTIES

Ministère des Transports
du Québec

PARTIE DEMANDERESSE

- et -

Ferme Joradic Enr.
Municipalité de Causapascal
M.R.C. La Matapédia
U.P.A. du Bas Saint-Laurent

PARTIES MISES EN CAUSE

MEMBRE PRÉSENT : Jean-Paul Desilets, commissaire

DATE DE LA DÉCISION: 1992 -10- 05

NATURE DE LA DEMANDE:

Le ministère des Transports s'adresse à la Commission afin que la mise en cause Ferme Joradic Enr., soit autorisée à lotir et aliéner en sa faveur et afin d'être autorisé à utiliser à des fins autres que l'agriculture une partie du lot P.C-32, 1er rang, au cadastre du canton de Causapascal, division d'enregistrement de Matapédia, d'une superficie de 79,1 mètres carrés.

REÇU LE

1992-10-08

DIVISION DES SERVICES ENVIRONNEMENTAUX
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Plus précisément, dans le cadre des travaux de réfection de la route 132, le ministère des Transports a obtenu une première autorisation le 18 septembre 1991 au dossier 164891. Cette autorisation visait une partie du lot 41-B-1, rang I.

La partie du lot P.C-32 visée par la présente demande d'autorisation avait été omise lors du projet initial présenté au dossier 164891.

La corporation municipale appuie la demande.

Le potentiel agricole des sols du lot est de classe 5 et 7.

MOTIFS DE LA COMMISSION:

L'acquisition et l'usage de la parcelle visée permettront au demandeur de rendre plus sécuritaire l'intersection des chemins St-Luc et Lacroix.

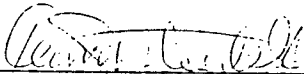
Cette partie du lot P.C-32 se situe au pied d'une pente et est adjacente à la zone non agricole. Les bâtiments agricoles qui étaient situés à proximité ont été démantelés par le propriétaire de la Ferme Joradic Enr.

La configuration très particulière et sa localisation font de cette parcelle qu'elle ne représente aucun intérêt du point de vue agricole. L'utilisation projetée n'aura aucun effet négatif sur le reste de la terre agricole s'étendant plus à l'Est.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

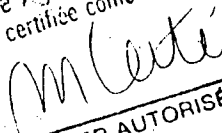
AUTORISE le mis en cause, Ferme Joradic Enr., à lotir et à aliéner en faveur du ministère des Transports, ce dernier étant autorisé par la suite à utiliser à des fins non agricoles, une partie du lot P.C-32, 1er rang, du cadastre du canton de Causapscal, dans la division d'enregistrement de Matapédia, d'une superficie de 79,1 mètres carrés. Tel que décrit au plan préliminaire préparé par Réjean Gendron, arpenteur-géomètre, portant le numéro CH-85-17-1045, feuillet 3 de 11 de ses minutes G-2317 en

date du 20 décembre 1991, dont copie est versée au dossier de la Commission et devra y demeurer pour valoir comme si récit et tracé au long.



Jean-Paul Desilets, commissaire

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec
Copie certifiée conforme par



OFFICIER AUTORISÉ

ANNEXE 2

RÉSOLUTIONS MUNICIPALES

Extrait du
livre des
délibérations

Copie conforme
de
résolution

Province de Québec
District de Matapédia...
Ville de Causapsal

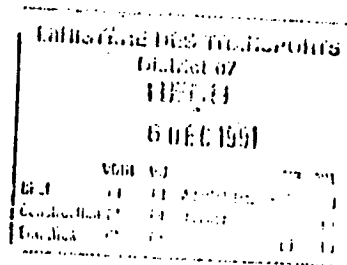
Procès-verbal du 2 décembre 1991

À une séance régulière du conseil de la Ville de
Causapsal, tenue en la salle des délibérations de
l'hôtel-de-ville, à 20:00, le 2 décembre 1991.
A 20:00 heures, conformément aux dispositions de la loi et des règlements, et à
laquelle étaient présentes les personnes suivantes; Mesdames les conseillères Evelyne
Fortin, Suzanne Ouellet et Messieurs les conseillers Léonard Dubé,
Jean-Baptiste Bérubé et Raymond Horth.

formant quorum sous la présidence de Monsieur le maire Jean-Marie Abud
on procéda de la façon suivante:

Résolution no: 318-91

Il est proposé par M. Raymond Horth,
appuyé de M. Léonard Dubé et résolu unanimement
d'approuver le tracé, suggéré par le Ministère
des transports du Québec pour la rénovation de la
route 132 à l'intérieur des limites de la ville
de Causapsal. ADOPTE.



Extrait certifié conforme
ce 4 décembre 1991

Signature et fonction
Jean-Noël Barriault, greffier

NO PROJET: 20-3371-7601-A

NO CONTRAT: 3371-92-0947

ANNEXE A

ATTESTATION DE LA CONFORMITÉ DU PROJET AUX RÈGLEMENTS MUNICIPAUX

Nom du demandeur : Ministère des transports (CE 3371, Mont-Joli)
Adresse postale : 1862, boul. Jacques-Cartier, C.P. 130, Mont-Joli, G5H 3K9
Adresse du projet: Route 132, Causapscal
N° du lot: 41-B à B-2-3 Cadastre: Canton Casapscall
1 A à 12 Canton Lepage

DÉTAILS DU PROJET

- Genre de construction et/ou exploitation

Réfection complète de la Route 132. Drainage, terrassement, gravelage
et pavage.

ESPACE RÉSERVÉ AU GREFFIER OU AU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

ATTESTATION de la municipalité:

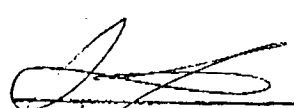
- est-ce que le projet ci-haut mentionné contrevient aux règlements municipaux?

OUI NON

- est-ce que la municipalité s'objecte à la délivrance de l'autorisation demandée?

OUI NON

_____ sceau de la municipalité


XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Jean-Noël Barriault, greffier

Adresse: _____
Ville de Causapscal
1, rue Saint-Jacques Nord
Causapscal (Québec)
G0J 1J0

Téléphone: 756-3444

Date: 15 avril 1993



ANNEXE 3

TYPES ARCHITECTURAUX

TYPES ARCHITECTURAUX

LE VERNACULAIRE AMÉRICAIN

Ce type fut introduit au Québec dès le milieu du XIX^{ième} siècle. Il se distingue par sa forme rectangulaire de son plan et les deux versants droits du toit. Ces édifices offrent généralement deux niveaux d'occupation.

L'ARCHITECTURE DE COLONISATION

Cette architecture est la variante simplifiée du type vernaculaire américain. Il se distingue de ce dernier par ses dimensions plus réduites et ne comprend qu'un seul niveau d'habitation.

LE SECOND EMPIRE

D'origine française, il fut introduit dans la province par l'entremise des États-Unis. Il se démarque par une grande logeabilité que la forme particulière du toit donne à l'étage des combles.

LE COURANT CUBIQUE

Ces édifices se distinguent surtout par la forme carrée de leur plan et leur toiture à quatre versants. Il comprend deux niveaux d'occupation.

LE TYPE "BOOM TOWN"

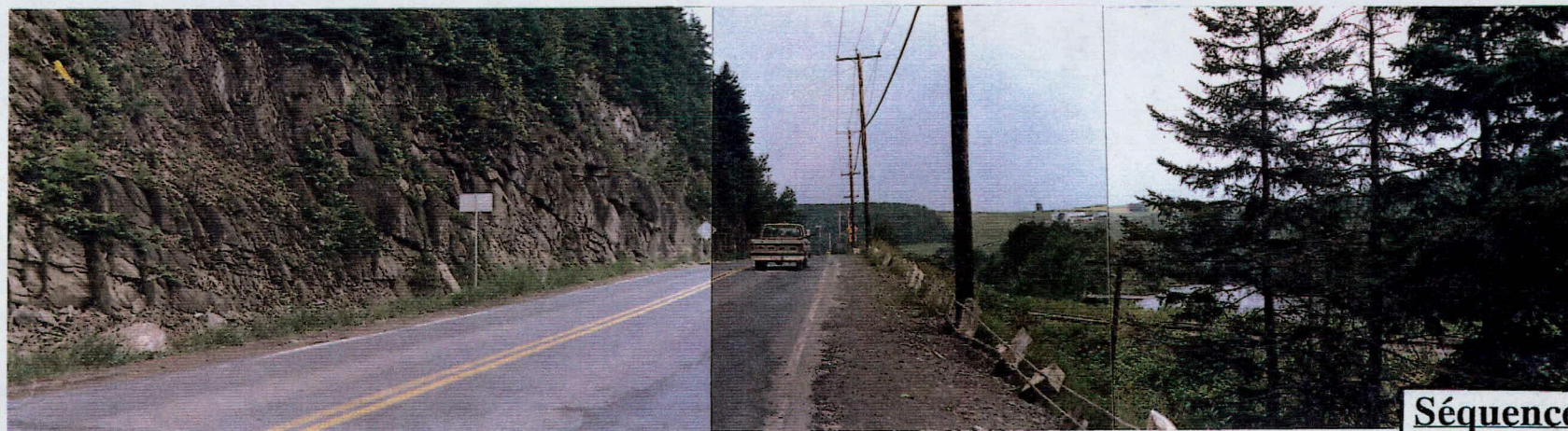
De désignation "*anglophone*", il fit son apparition à la fin du XIX^{ième} siècle, début du XX^{ième} siècle. La façade postiche est constituée par le prolongement de la verticale du mur au-delà de la ligne de toit.

ANNEXE 4

MONTAGE PHOTOGRAPHIQUE DE LA ZONE D'ÉTUDE



Séquence 1
Vers Amqui



Séquence 1
Vers Matapédia



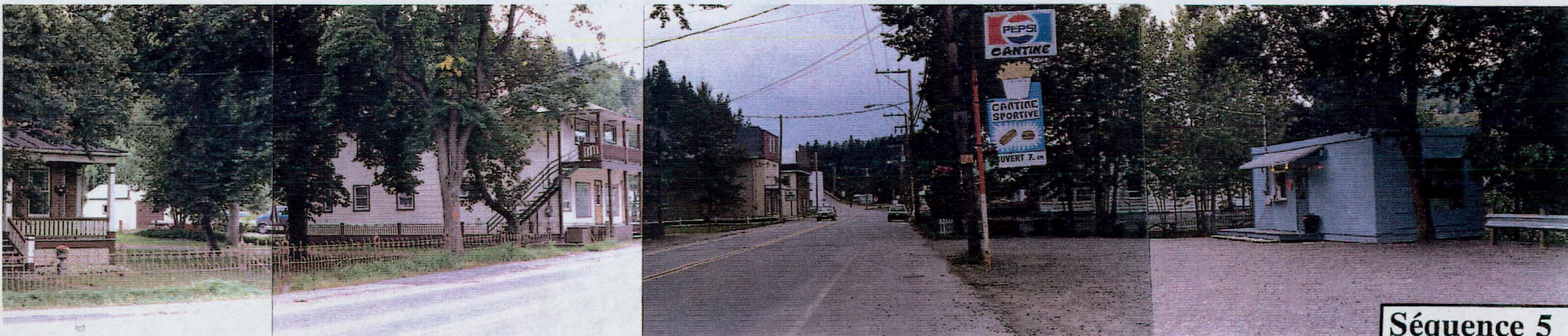
Séquence 2
Vers Matapédia



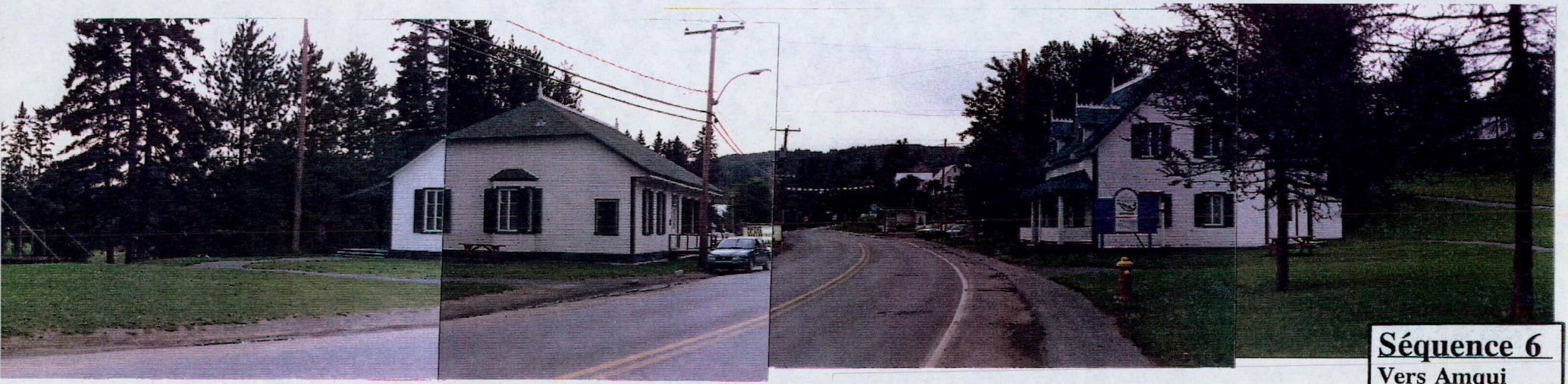
Séquence 3
Vers Matapédia



Séquence 4
Vers Matapédia



Séquence 5
Vers Matapédia



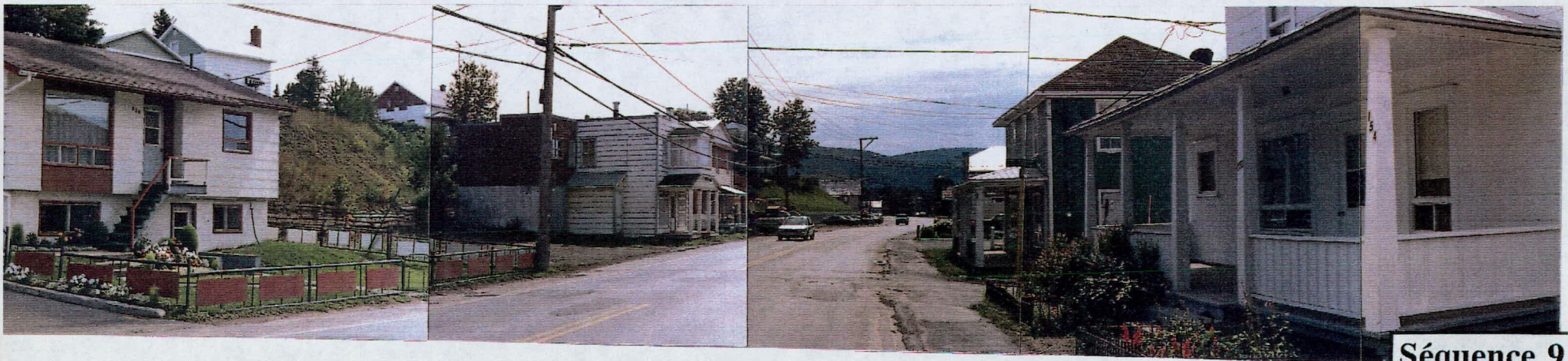
Séquence 6
Vers Amqui



Séquence 7
Vers Matapédia



Séquence 8
Vers Matapédia



Séquence 9
Vers Matapédia



chaînage 5 + 390 à 7 + 000

Séquence 10
Vers Matapédia

ANNEXE 5

**PLANS DE CONSTRUCTION DU PROJET
DE RÉAMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

CH-8,5-1,7-1,0,4,5

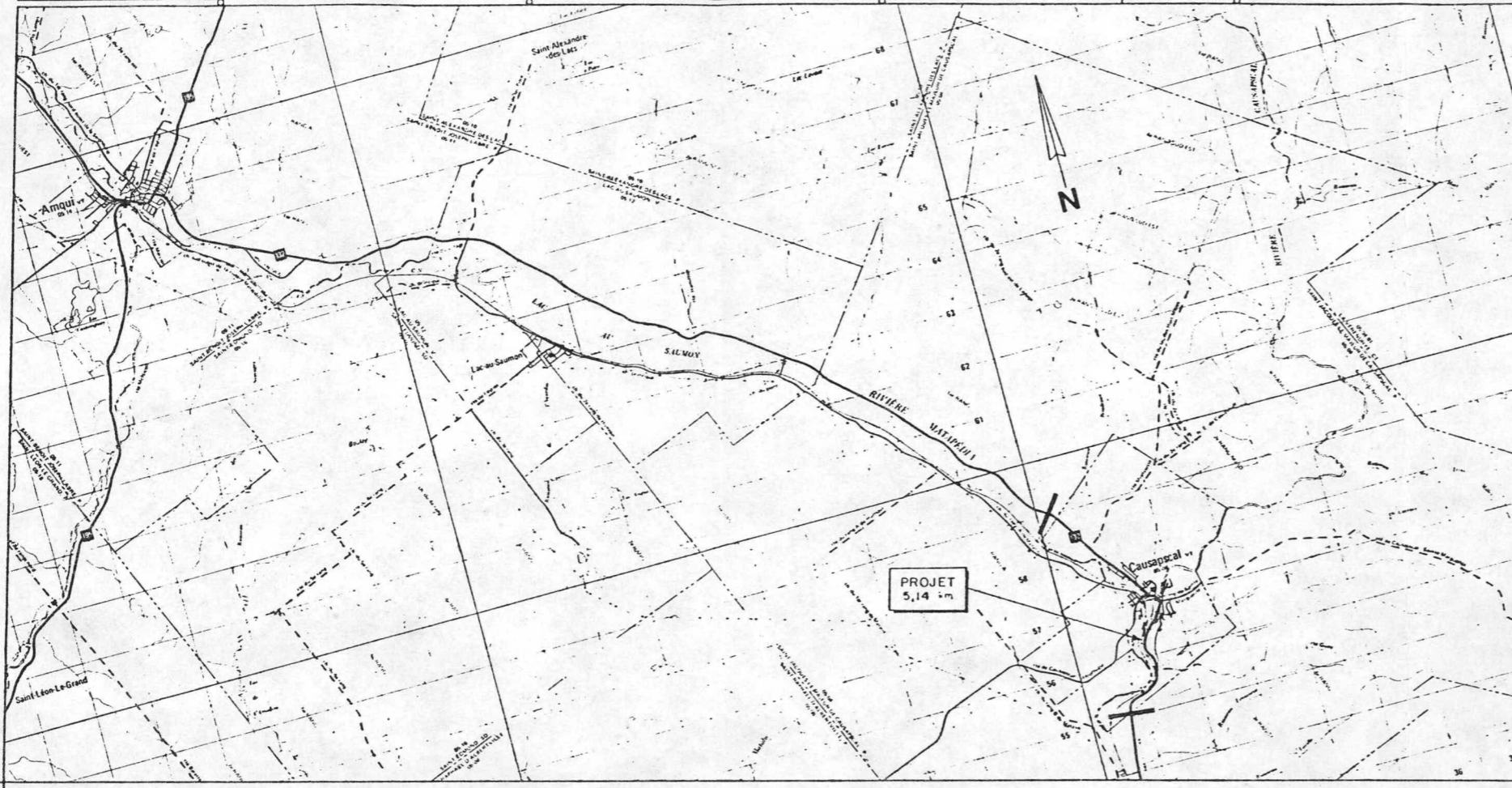


TABLE DES MATIÈRES

FEUILLET	DESCRIPTION
1	LOCALISATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALE
2	LÉGENDE
3	ÉTAT DES LIEUX ch. 1+933,92 à 2+440
4	ÉTAT DES LIEUX ch. 2+440 à 3+000
5	ÉTAT DES LIEUX ch. 3+000 à 3+610
6	ÉTAT DES LIEUX ch. 3+610 à 4+210
7	ÉTAT DES LIEUX ch. 4+210 à 4+660
8	ÉTAT DES LIEUX ch. 4+660 à 5+270
9	ÉTAT DES LIEUX ch. 5+270 à 5+600
10	ÉTAT DES LIEUX ch. 5+600 à 5+940
11	ÉTAT DES LIEUX ch. 5+940 à 6+260
12	ÉTAT DES LIEUX ch. 6+260 à 6+580
13	ÉTAT DES LIEUX ch. 6+580 à 6+900
14	ÉTAT DES LIEUX ch. 6+900 à 7+000,30
15	PLAN ET PROFIL ch. 1+933,92 à 2+140
16	PLAN ET PROFIL ch. 2+140 à 2+440
17	PLAN ET PROFIL ch. 2+440 à 2+735
18	PLAN ET PROFIL ch. 2+735 à 3+020
19	PLAN ET PROFIL ch. 3+020 à 3+300
20	PLAN ET PROFIL ch. 3+300 à 3+600
21	PLAN ET PROFIL ch. 3+600 à 3+910
22	PLAN ET PROFIL ch. 3+910 à 4+210
23	PLAN ET PROFIL ch. 4+210 à 4+440
24	PLAN ET PROFIL ch. 4+440 à 4+660
25	PLAN ET PROFIL ch. 4+660 à 4+970
26	PLAN ET PROFIL ch. 4+970 à 5+270
27	PLAN ET PROFIL ch. 5+270 à 5+600
28	PLAN ET PROFIL ch. 5+600 à 5+940
29	PLAN ET PROFIL ch. 5+940 à 6+260
30	PLAN ET PROFIL ch. 6+260 à 6+580
31	PLAN ET PROFIL ch. 6+580 à 6+900
32	PLAN ET PROFIL ch. 6+900 à 7+000,30
33	PLAN ET PROFILS CHEMINS ST-LUC, GUAY & LACROIX
34	PLANS ET PROFILS RUES CARTIER & BLANCHARD
35	PLAN ET PROFIL RUE MORISSETTE (HORS CONTRAT)
36	PLAN ET PROFIL SERVITUDE DE DRAINAGE
37	PLAN COMPLÉMENTAIRE
38	PLAN COMPLÉMENTAIRE
39	PLAN COMPLÉMENTAIRE
40	PLAN COMPLÉMENTAIRE
41	CHEMINS DE DÉTOUR

UNITE ADMINISTRATIVE
 DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
 DIRECTION DE LA CIRCULATION
 ET DES AMÉNAGEMENTS
 SERVICE DES PROJETS EST

LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 3 2	0 2 0	0 5 0
ROUTE		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 3 2	0 2 0	0 6 0

MUNICIPALITE
 Causapsal, v
 St-Jacques-le-Majeur-de-Causapsal, p
 MUNICIPALITE RÉGIONALE DE COMTE
 La Motapédia
 CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
 Motapédia

REGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
CI	07	07015 00 07020 00

JEAN CLAUDE BEAUDET, T.P.
 RÉMI CHAMBERLAND, T.P.
 BERNARD FOURNIER, DESS.

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
92	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

PRÉPARÉ PAR

DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES
 Date: 92/01/15
 Signature: *[Signature]*

RAYMOND SAVARD, ING.

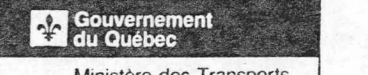
RECOMMANDÉ

 chef de section

 chef de division

 chef de service

 Directeur



Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS

LOCALISATION
 ET
 DESCRIPTION GÉNÉRALE

PROJET N° 20-1207-7601
 CONTRAT N° 1207-92-0947

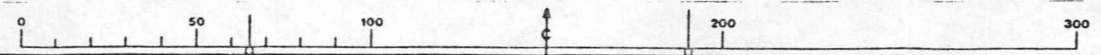
IDENTIFICATION TECHNIQUE

CH-8,5-1,7-1,0,4,5
 IDENTIFICATION CLASSEMENT
 1
 41

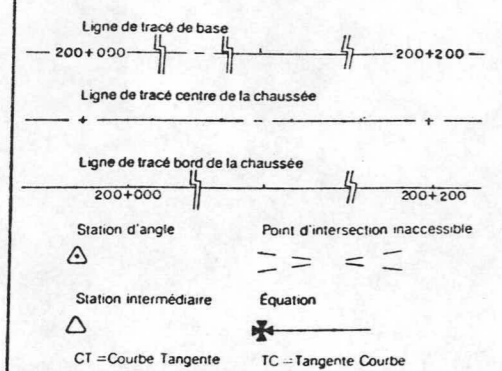
CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE ROUTE N° 132 PLAN D'AMÉNAGEMENT

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

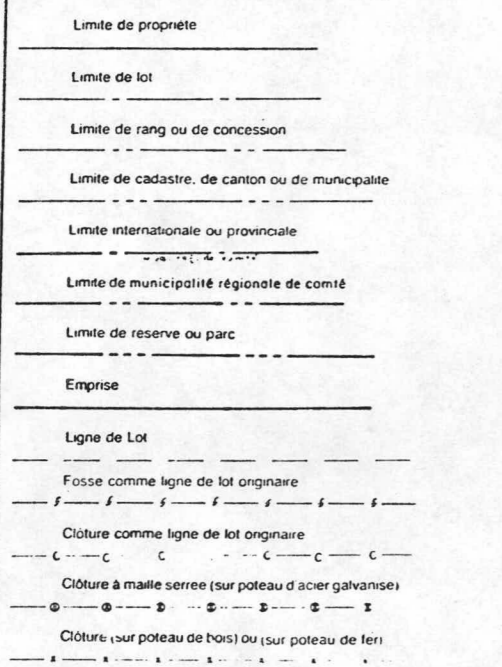
C.H. - 8,5 - 1,7 - 1,0,4,5



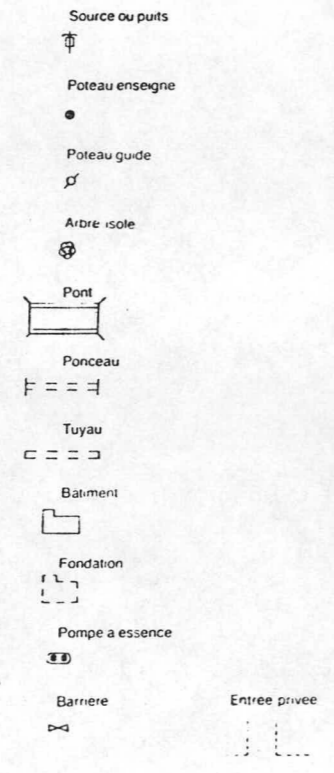
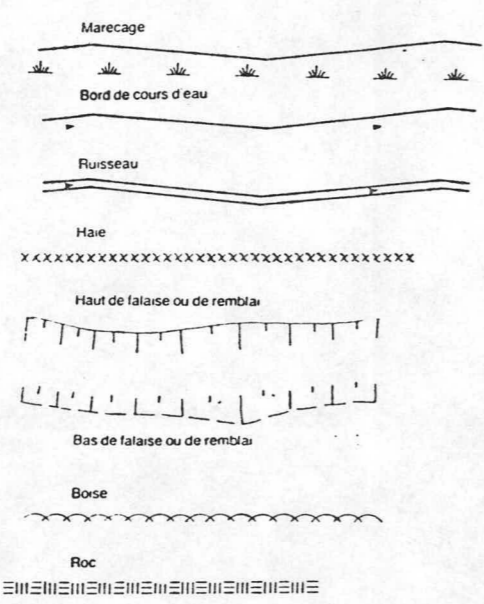
LIGNE D'OPERATION



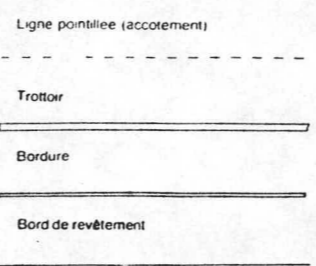
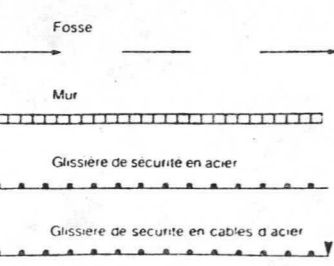
CADASTRE ET PROPRIÉTÉ



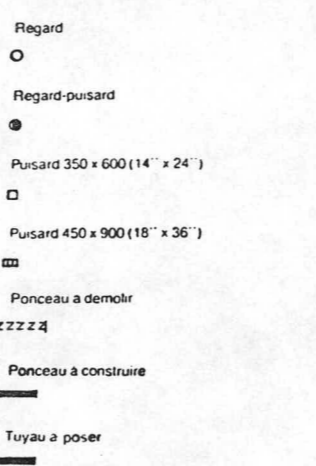
SYMBOLE TOPOGRAPHIQUE



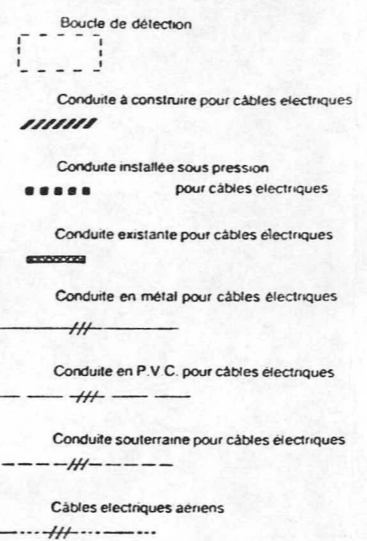
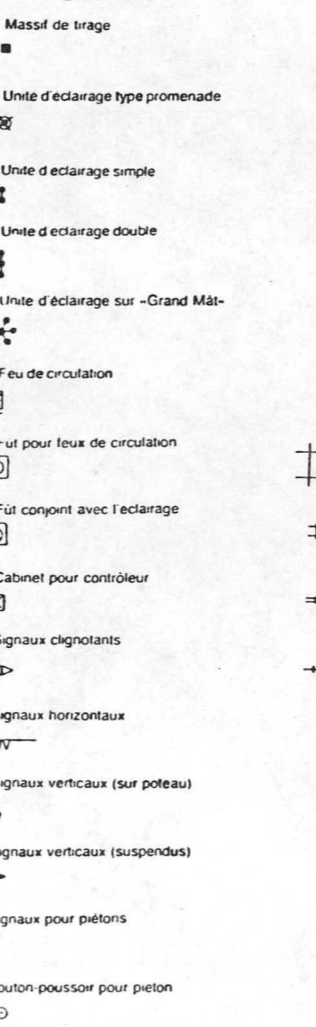
AMÉNAGEMENT GÉOMÉTRIQUE



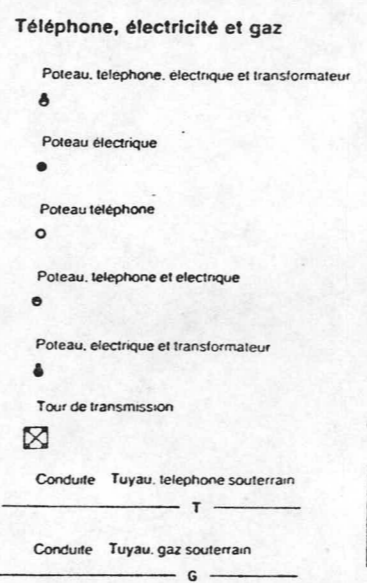
Drainage



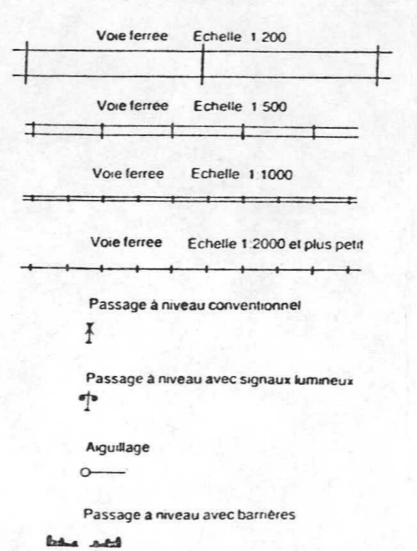
Électricité



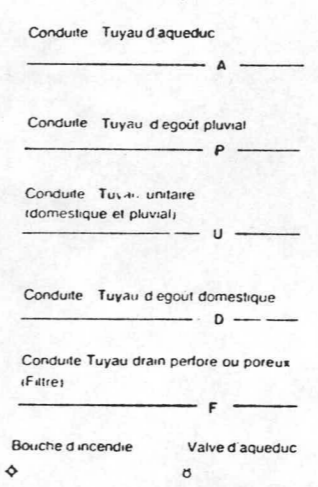
SERVICE PUBLIC



Voie ferrée

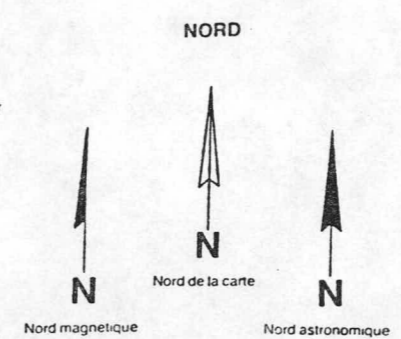


Égout et aqueduc

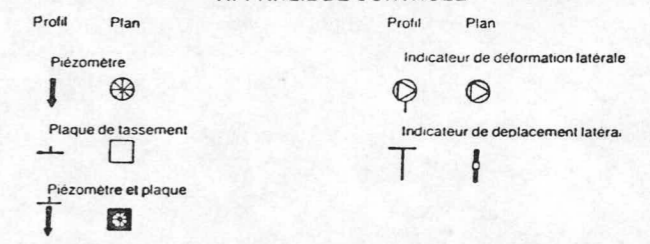


CLASSIFICATION UNIFIÉE DES SOLS

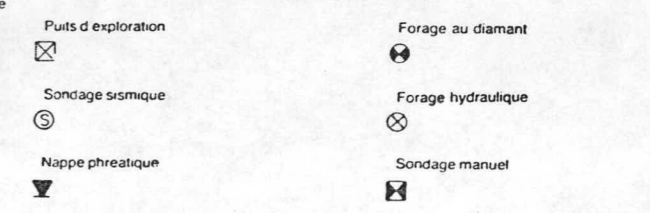
Sols à gros grains			Sols à grains fins	
Moins de la moitié passe le tamis no 75 µm			Plus de la moitié passe le tamis no 75 µm	
Graviers et sols graveleux	Moins de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	GW	Sils et Argiles	ML
	Plus de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	GP		CL
		Graviers avec grain fins (>12% passe 75µm)		GM
Sables et sols sableux	Moins de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	SW	Sils et Argiles	MH
		SP		CH
	Plus de la moitié des gros grains passe le tamis no 4,75 mm	SM		OH
Sols très organiques			PT	R



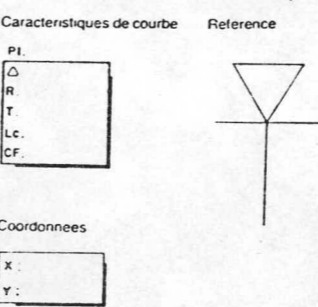
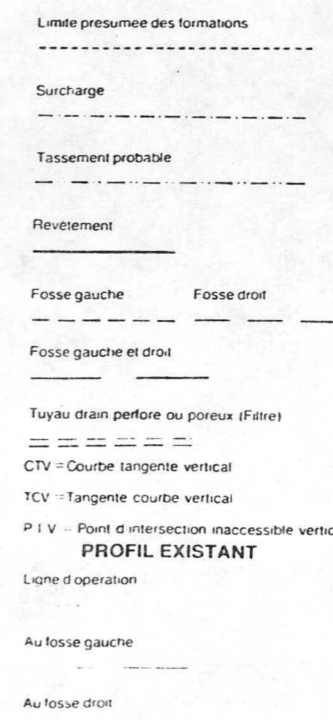
APPAREIL DE CONTRÔLE



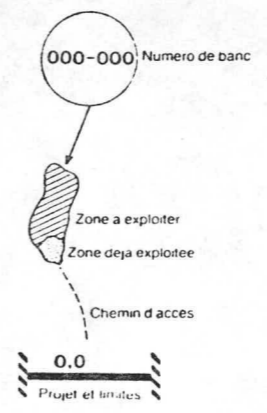
TYPE DE SONDAGES



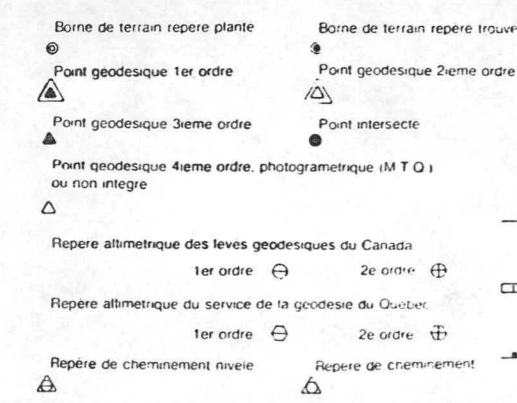
PROFIL PROJÉTÉ



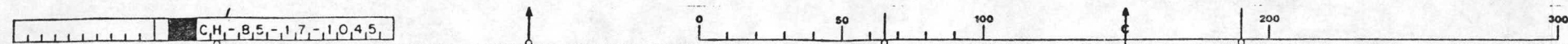
LOCALISATION DES SOURCES DE MATÉRIAUX



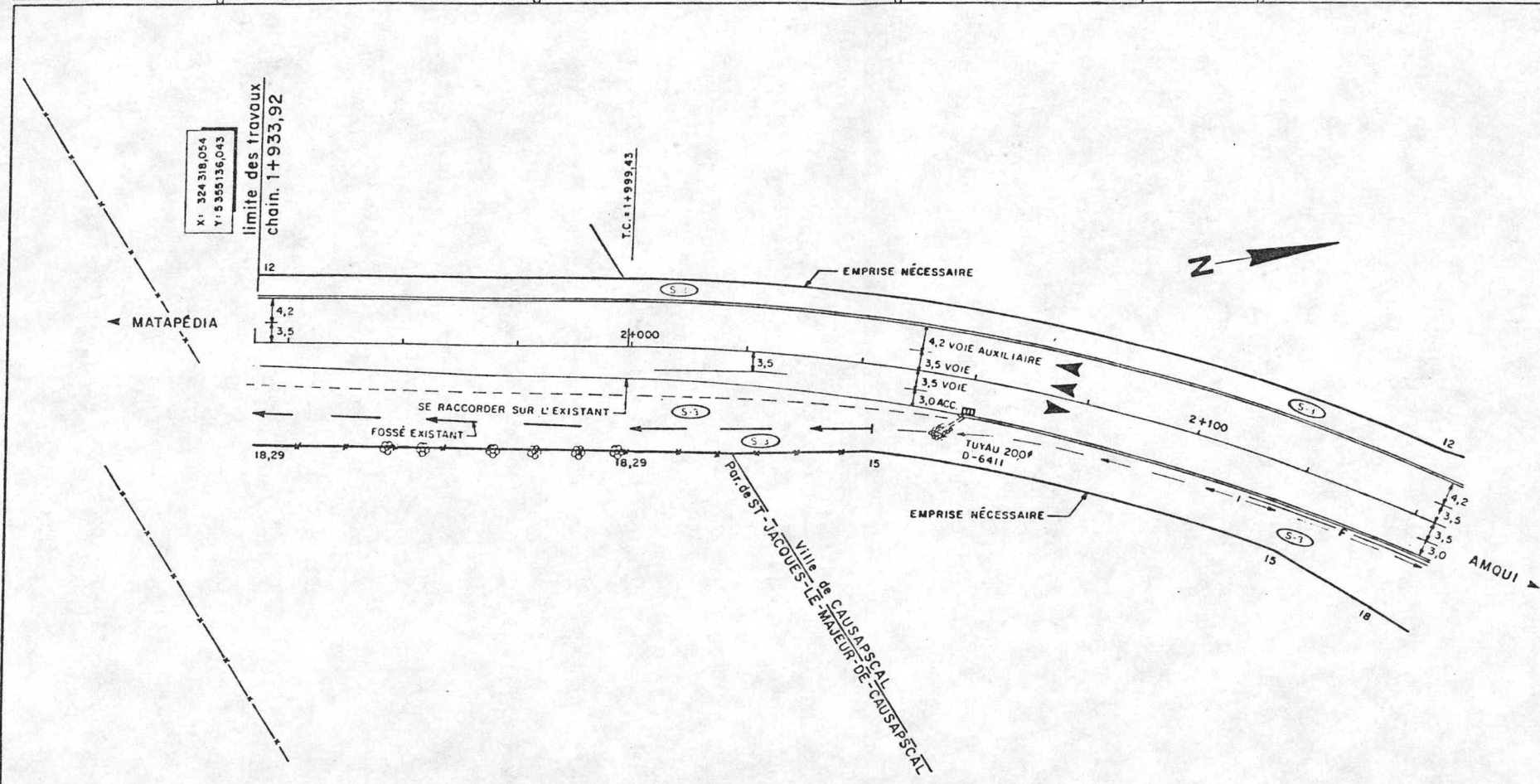
FIGURES Points permanents



A M J NATURE DE MODIFICATION PAR			
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN
SCEAU			
Gouvernement du Québec			
Ministère des Transports			
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS			
LÉGENDE			
ÉCHELLE			
IDENTIFICATION TECHNIQUE			
C.H. - 8,5 - 1,7 - 1,0,4,5			
IDENTIFICATION CLASSEMENT			
			2 / 41



C_H-8,5,-1,7,-1,0,4,5



LÉGENDE

PLAN

- REGARD PLUVIAL PROJETÉ
- ⊙ REGARD PSEUDO-DOMESTIQUE PROJETÉ
- REGARD EXISTANT

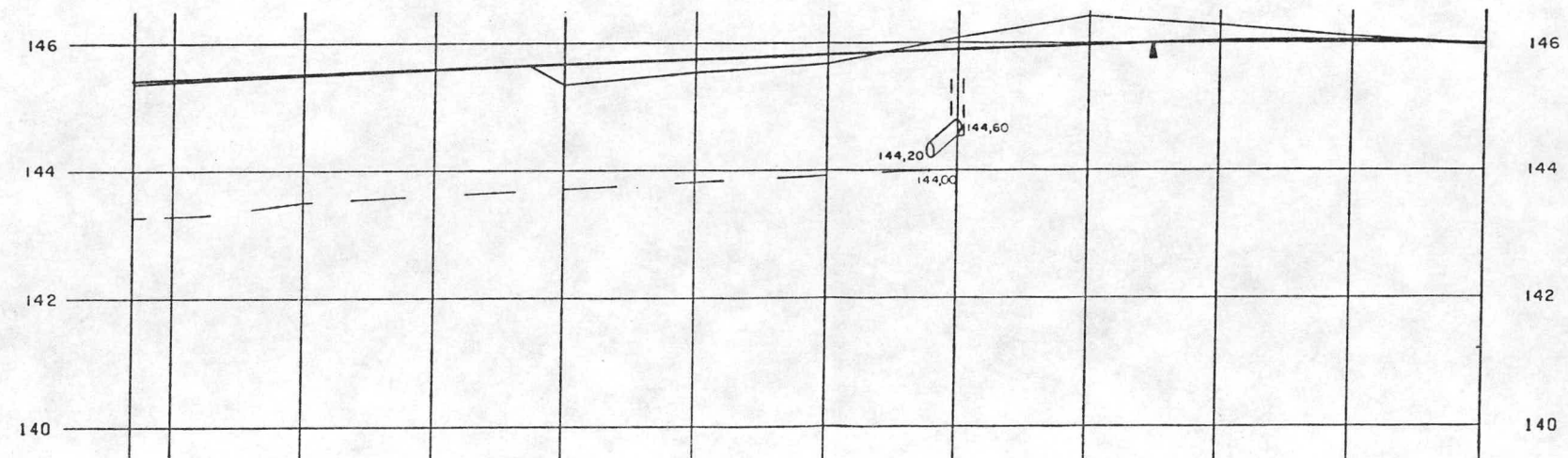
PROFIL

- P — REGARD PLUVIAL PROJETÉ R-100 À R-177
- RPD # — REGARD PSEUDO-DOMESTIQUE PROJETÉ AUX PLANS D'ASSAINISSEMENT SQAÉ/LGL
- RPD # — REGARD PSEUDO-DOMESTIQUE PROJETÉ SUITE AU TRAVAUX DU M.T.O. RPD-80 À RPD-86
- R — CONDUITE DE REFOULEMENT DES ÉGOUTS PROJETÉE AUX PLANS D'ASSAINISSEMENT SQAÉ/LGL

PLAN

- P D — SYMBOLE IDENTIFIANT UNE COUPE TYPE DONT LES DÉTAILS SONT DONNÉS À LA PAGE "P" À LA SECTION "D"

NOTE: SUR LES FEUILLETS 15 À 34 (PLAN ET PROFIL), LES SERVICES D'UTILITÉS PUBLIQUES EXISTANTS APPARAISSENT LORSQUE L'INFORMATION EST MANQUANTE SUR LE PLAN D'ASSAINISSEMENT DES EAUX USÉES DE LA FIRME LGL ET ASSOCIÉS LTÉE.



ELEVATIONS	1+933,92	2+000	2+100
GAUCHE	145,48	145,51	145,54
LIGNE OPERATION	145,55	145,58	145,61
DROITE	145,52	145,55	145,58
TERRAIN NATUREL	145,37	145,40	145,43
CHAINAGE	1+933,92	2+000	2+100

REPÈRES DE NIVELLEMENT

NO: 1197 G ÉLÉV.: 142,862
MAGASIN GÉNÉRAL ET RÉSIDENCE DE M. CHARLES VEILLEUX (1978) SITUÉE DU CÔTÉ EST DE LA ROUTE 132, À ENVIRON 61 MÈTRES AU NORD DE LA JONCTION AVEC LE CHEMIN LACROIX. PLAQUE DANS LE MUR DE FONDATION SUD À 51 cm DU COIN SUD-OUEST ET À 30 cm SOUS LE REVÊTEMENT DE MUR.

NO: 1198 G ÉLÉV.: 148,074
ÉGLISE CATHOLIQUE ROMAINE. PLAQUE DANS LE MUR SUD DU TRANSEPT SUD, SITUÉE AU DESSUS D'UNE FENÊTRE DU SOUS-SOL À 3,0m À L'OUEST DE CETTE DERNIÈRE.

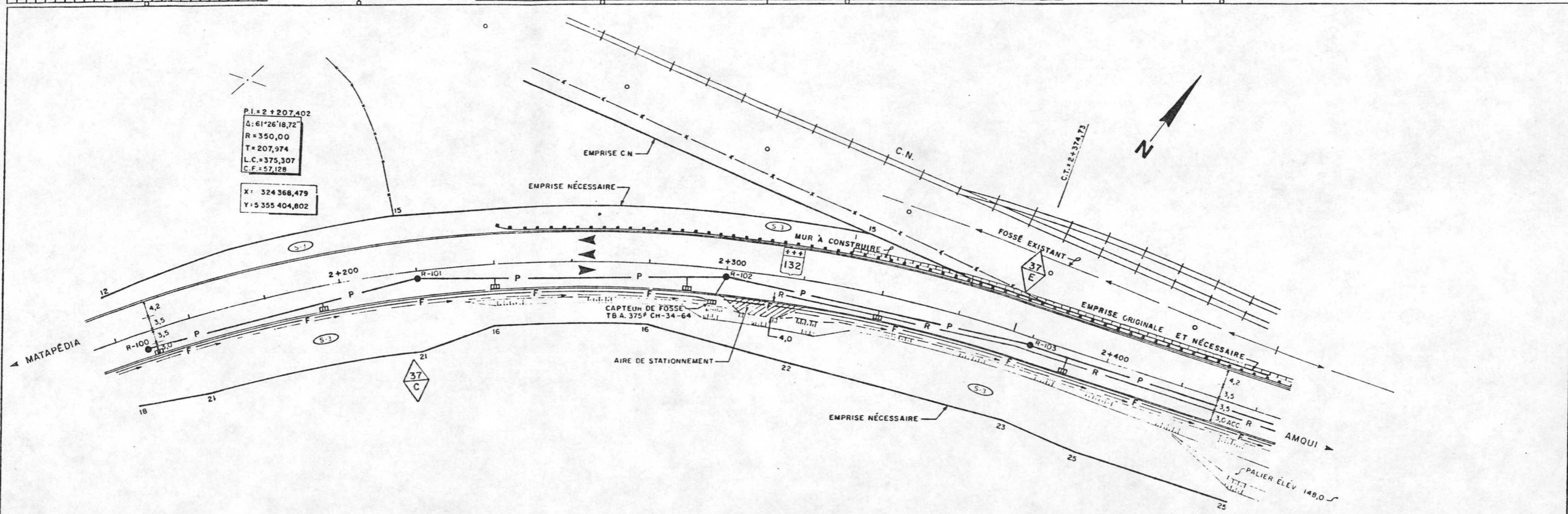
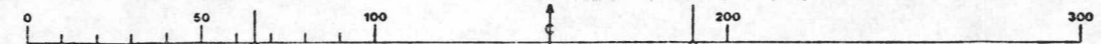
NO: 1199 G ÉLÉV.: 149,354
ÉCOLE BEAULIEU, 60m À L'OUEST DE L'ÉGLISE. PLAQUE DANS LE MUR DE FONDATION SUD, ENTRE LA NEUVIÈME ET LA DIXIÈME FENÊTRE DU SOUS-SOL, MESURÉ À PARTIR DU CÔTÉ OUEST, À 5,3m À L'OUEST DE LA PORTE D'ENTRÉE ET À 28 cm PLUS BAS QUE LES BRIQUES.

NO: 1200 G ÉLÉV.: 159,839
RÉSIDENCE DONT LE NUMÉRO CIVIQUE EST LE 273 ROUTE 132 PLAQUE DANS LE MUR DE FONDATION SITUÉ DU CÔTÉ NORD, À 3m DU COIN LE PLUS À L'OUEST ET À 28 cm PLUS BAS QUE LE RECOURVEMENT DE MUR.

NO: 781533 ÉLÉV.: 142,831
MAGASIN GÉNÉRAL ET RÉSIDENCE DE M. CHARLES VEILLEUX (1978) SITUÉE DU CÔTÉ EST DE LA ROUTE 132, À ENVIRON 61 MÈTRES AU NORD DE LA JONCTION AVEC LE CHEMIN LACROIX. PLAQUE DANS LE MUR DE FONDATION OUEST, À 24 cm AU NORD DU COIN SUD-OUEST ET À 33 cm PLUS BAS QUE LE RECOURVEMENT DE MUR.

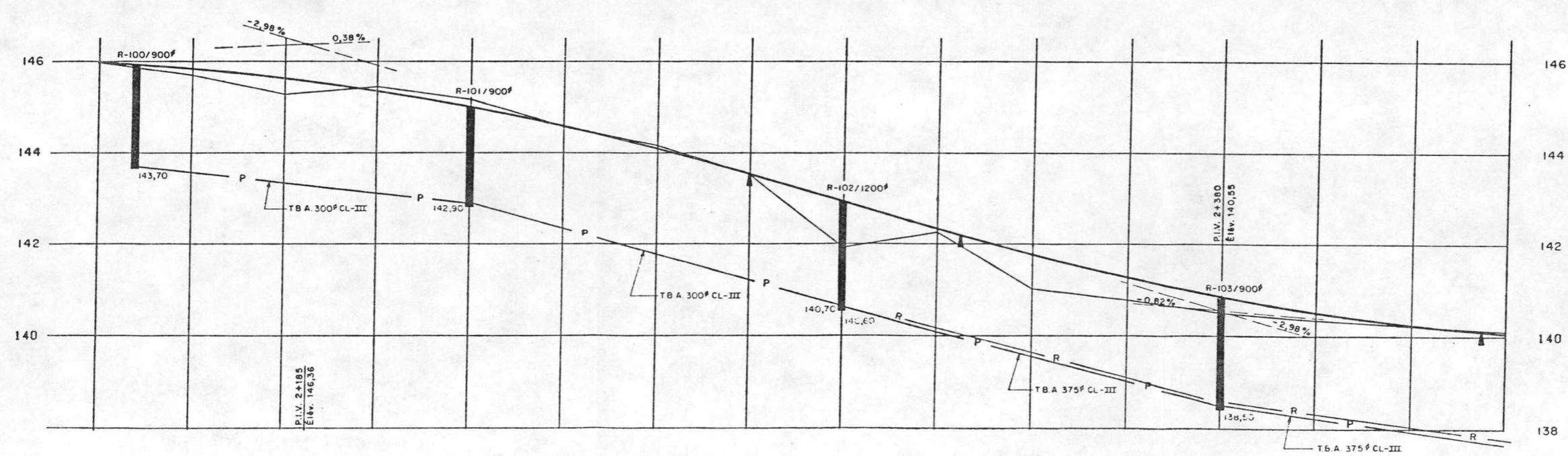
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCÉAU		PRÉPARÉ PAR		
		RECOMMANDÉ PAR		
Gouvernement du Québec				
Ministère des Transports				
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS				
PLAN ET PROFIL				
Chainage 1+933,92 à 2+140				
ÉCHELLE				
HOR. 1:500				
VERT. 1:50				
IDENTIFICATION TECHNIQUE				
C _H -8,5,-1,7,-1,0,4,5				
IDENTIFICATION CLASSEMENT				
				15
				41

CH-8,5,-1,7,-1,0,4,5



P.I. = 2+207,402
 Δ = 61°26'18,72
 R = 350,00
 T = 207,974
 L.C. = 375,307
 C.F. = 57,128

 X = 324 368,479
 Y = 5 355 404,802



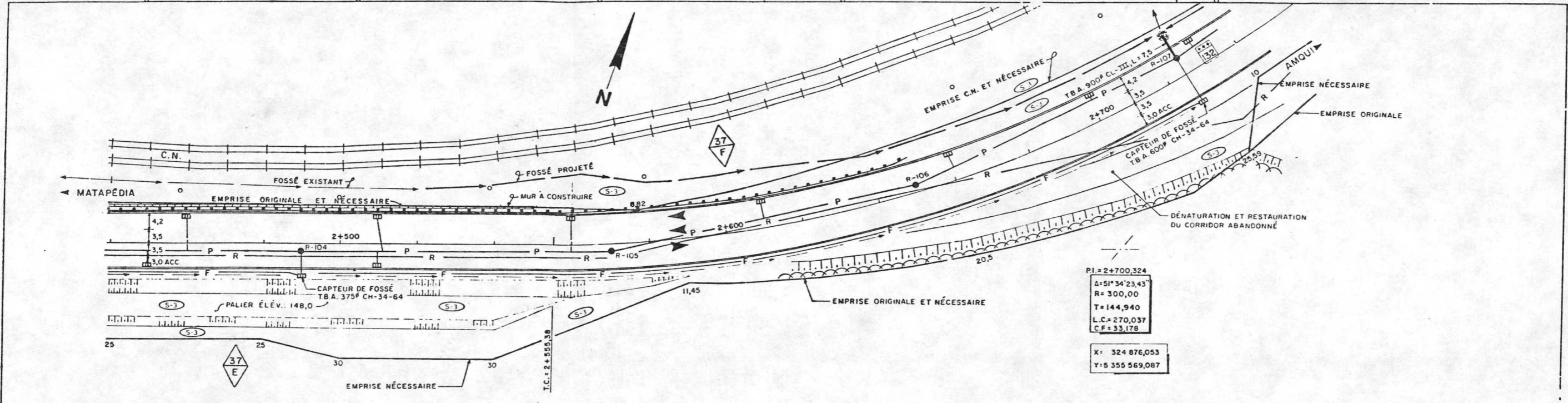
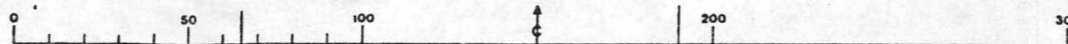
ELEVATIONS	GAUCHE	LIGNE OPERATION	DROITE	TERRAIN NATUREL	CHAINAGE
	145,87	145,87	145,87	145,87	2+140
	145,91	145,91	145,91	145,91	2+150
	145,83	145,83	145,83	145,83	2+160
	145,74	145,74	145,74	145,74	2+170
	145,63	145,63	145,63	145,63	2+180
	145,50	145,50	145,50	145,50	2+190
	145,35	145,35	145,35	145,35	2+200
	145,18	145,18	145,18	145,18	2+210
	145,00	145,00	145,00	145,00	2+220
	144,80	144,80	144,80	144,80	2+230
	144,62	144,62	144,62	144,62	2+240
	144,41	144,41	144,41	144,41	2+250
	144,20	144,20	144,20	144,20	2+260
	144,01	144,01	144,01	144,01	2+270
	143,82	143,82	143,82	143,82	2+280
	143,63	143,63	143,63	143,63	2+290
	143,44	143,44	143,44	143,44	2+300
	143,25	143,25	143,25	143,25	2+310
	143,06	143,06	143,06	143,06	2+320
	142,87	142,87	142,87	142,87	2+330
	142,68	142,68	142,68	142,68	2+340
	142,49	142,49	142,49	142,49	2+350
	142,30	142,30	142,30	142,30	2+360
	142,11	142,11	142,11	142,11	2+370
	141,92	141,92	141,92	141,92	2+380
	141,73	141,73	141,73	141,73	2+390
	141,54	141,54	141,54	141,54	2+400
	141,35	141,35	141,35	141,35	2+410
	141,16	141,16	141,16	141,16	2+420
	140,97	140,97	140,97	140,97	2+430
	140,78	140,78	140,78	140,78	2+440

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCEAU		PRÉPARÉ PAR	RECOMMANDÉ PAR	

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS

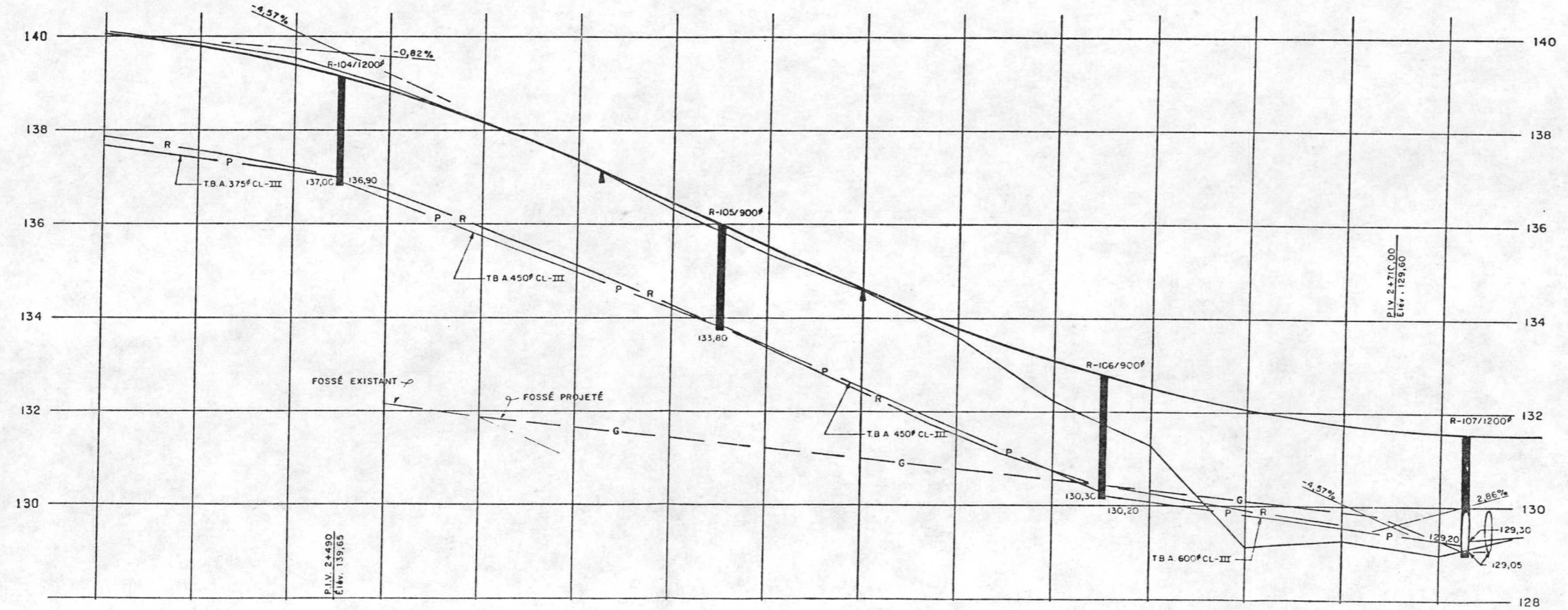
PLAN ET PROFIL
 Chainage 2+140 à 2+440
 ÉCHELLE HOR. 1:500 0 10 20
 VERT. 1:50 0 1 2
 IDENTIFICATION TECHNIQUE
 CH-8,5,-1,7,-1,0,4,5
 IDENTIFICATION CLASSEMENT 16
 41

C.H. - 8,5 - 1,7 - 1,0,4,5,



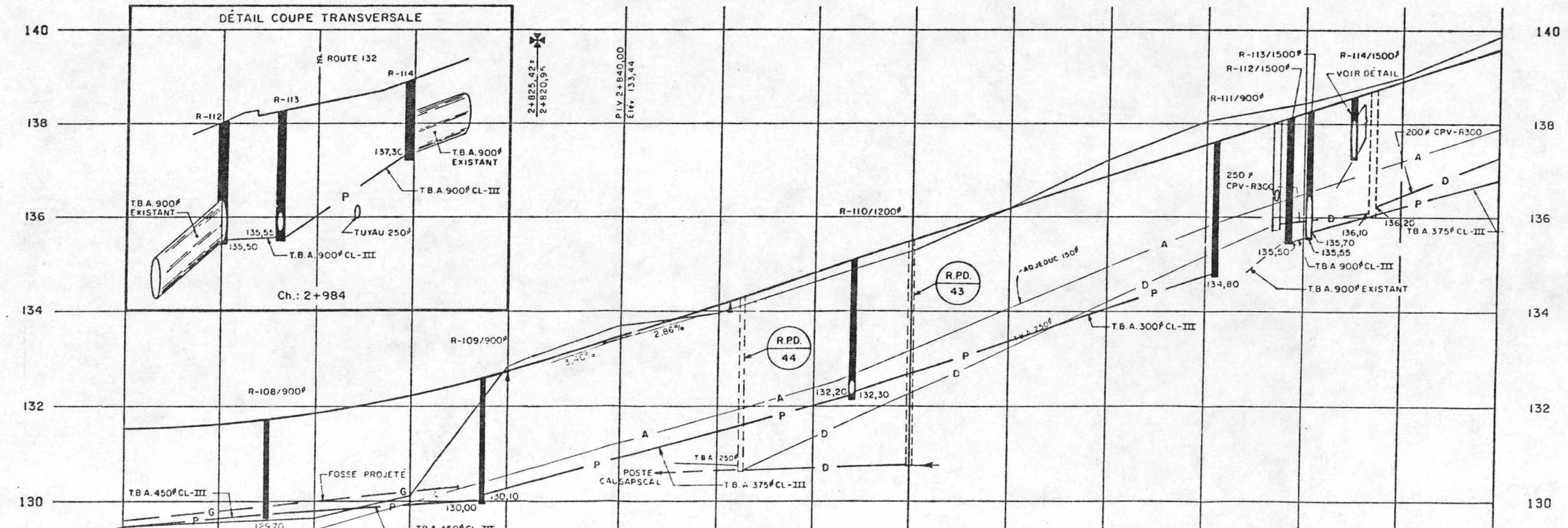
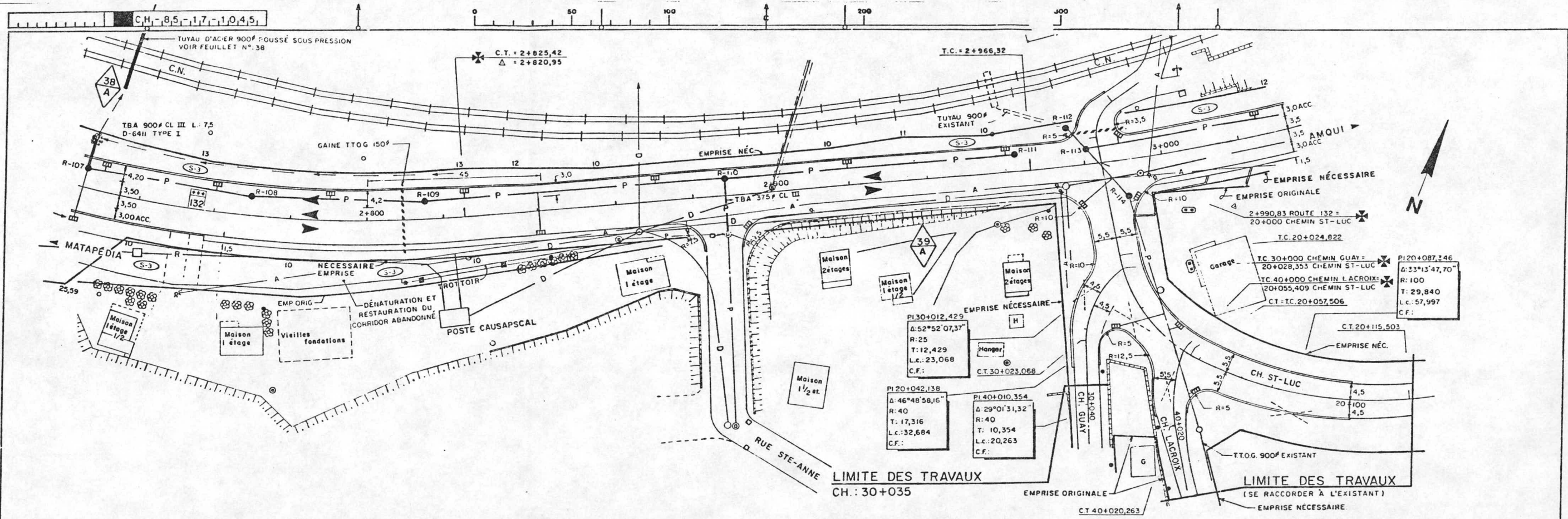
PI = 2+700,324
 Δ = 51° 34' 23,43"
 R = 300,00
 T = 144,940
 L.C. = 270,037
 C.F. = 33,178

X = 324 876,053
 Y = 5 355 569,087



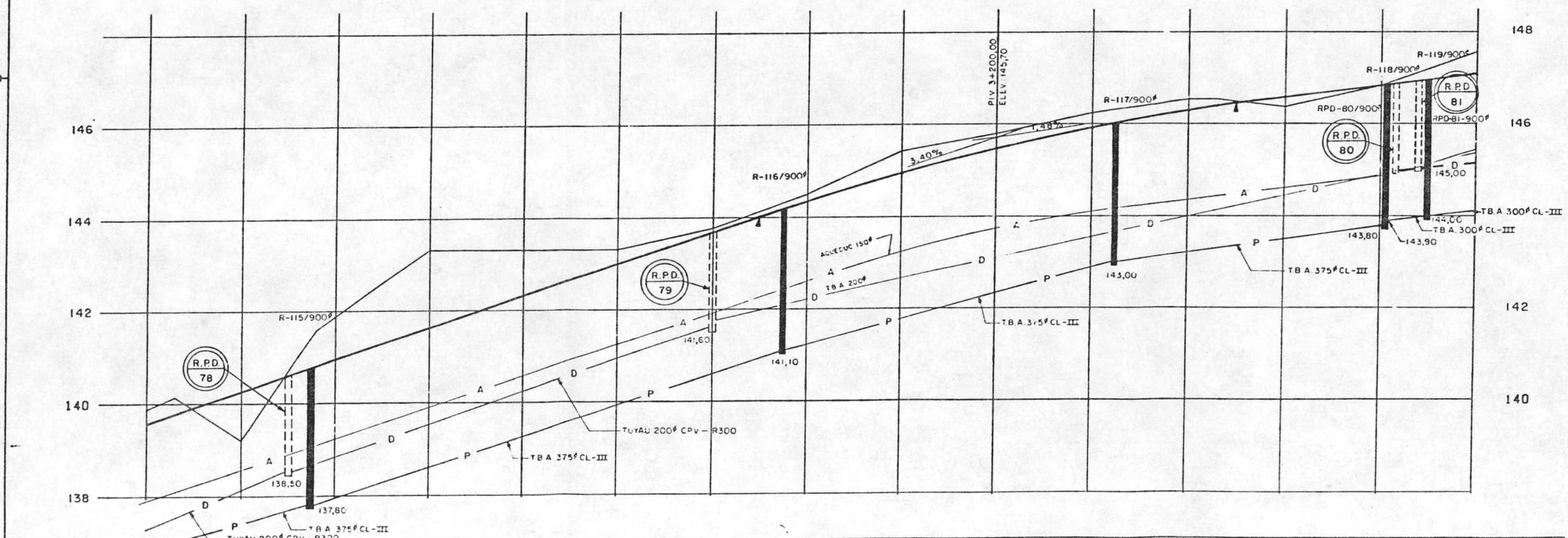
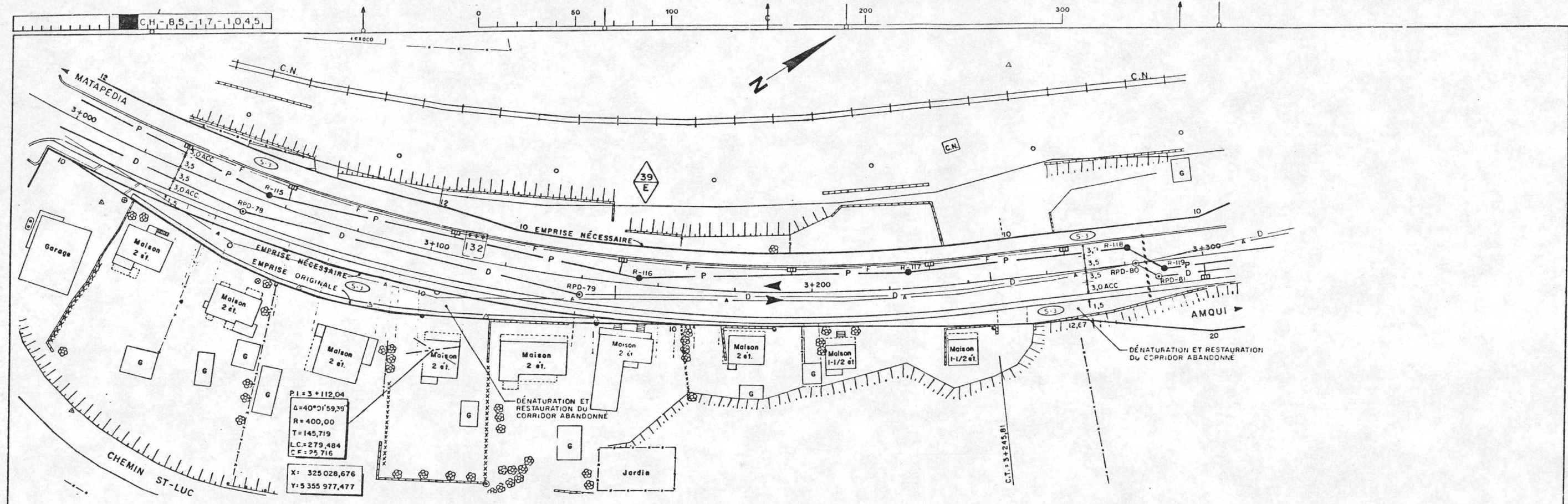
ELEVATIONS	GAUCHE	LIGNE OPERATION	DROITE	TERRAIN NATUREL	CHAINAGE
	140,11	140,05	139,94	140,11	2+440
	139,67	139,79	139,61	139,67	2+450
	139,54	139,59	139,54	139,54	2+460
	139,14	139,14	139,14	139,14	2+470
	138,85	138,85	138,85	138,85	2+480
	138,53	138,53	138,53	138,53	2+490
	138,17	138,17	138,17	138,17	2+500
	137,79	137,79	137,79	137,79	2+510
	137,36	137,36	137,36	137,36	2+520
	137,14	137,14	137,14	137,14	2+530
	136,91	136,91	136,91	136,91	2+540
	136,45	136,45	136,45	136,45	2+550
	136,00	136,00	136,00	136,00	2+560
	135,54	135,54	135,54	135,54	2+570
	135,08	135,08	135,08	135,08	2+580
	134,63	134,63	134,63	134,63	2+590
	134,19	134,19	134,19	134,19	2+600
	133,78	133,78	133,78	133,78	2+610
	133,37	133,37	133,37	133,37	2+620
	132,96	132,96	132,96	132,96	2+630
	132,56	132,56	132,56	132,56	2+640
	132,15	132,15	132,15	132,15	2+650
	131,75	131,75	131,75	131,75	2+660
	131,34	131,34	131,34	131,34	2+670
	130,94	130,94	130,94	130,94	2+680
	130,54	130,54	130,54	130,54	2+690
	130,14	130,14	130,14	130,14	2+700
	129,74	129,74	129,74	129,74	2+710
	129,34	129,34	129,34	129,34	2+720
	128,94	128,94	128,94	128,94	2+735

AMJ	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93/01/15	DATE D'EMISSION DU PLAN	
SCEAU	PREPARE PAR	RECOMMANDE PAR
 Gouvernement du Québec		
Ministère des Transports		
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS		
PLAN ET PROFIL Chaînage 2+440 à 2+735		
ECHELLE HOR. 1:500		
VERT. 1:50		
IDENTIFICATION TECHNIQUE C.H. - 1,7 - 8,5 - 1,0,4,5,		
IDENTIFICATION CLASSEMENT 17/41		

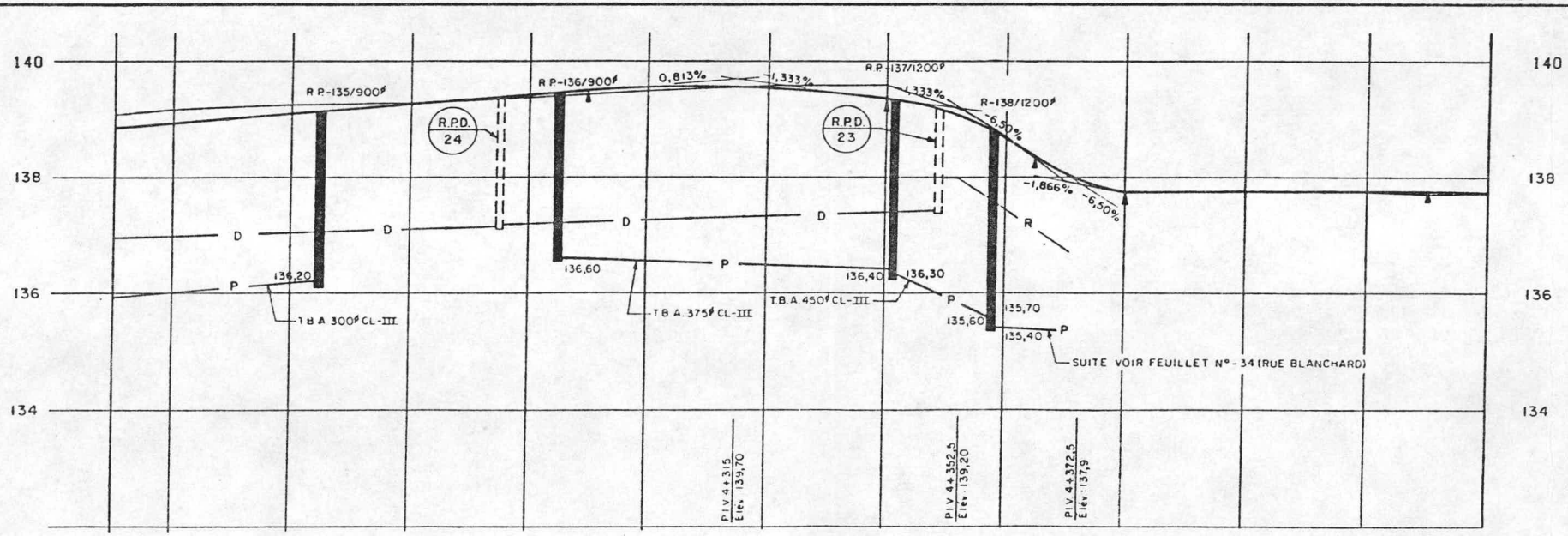
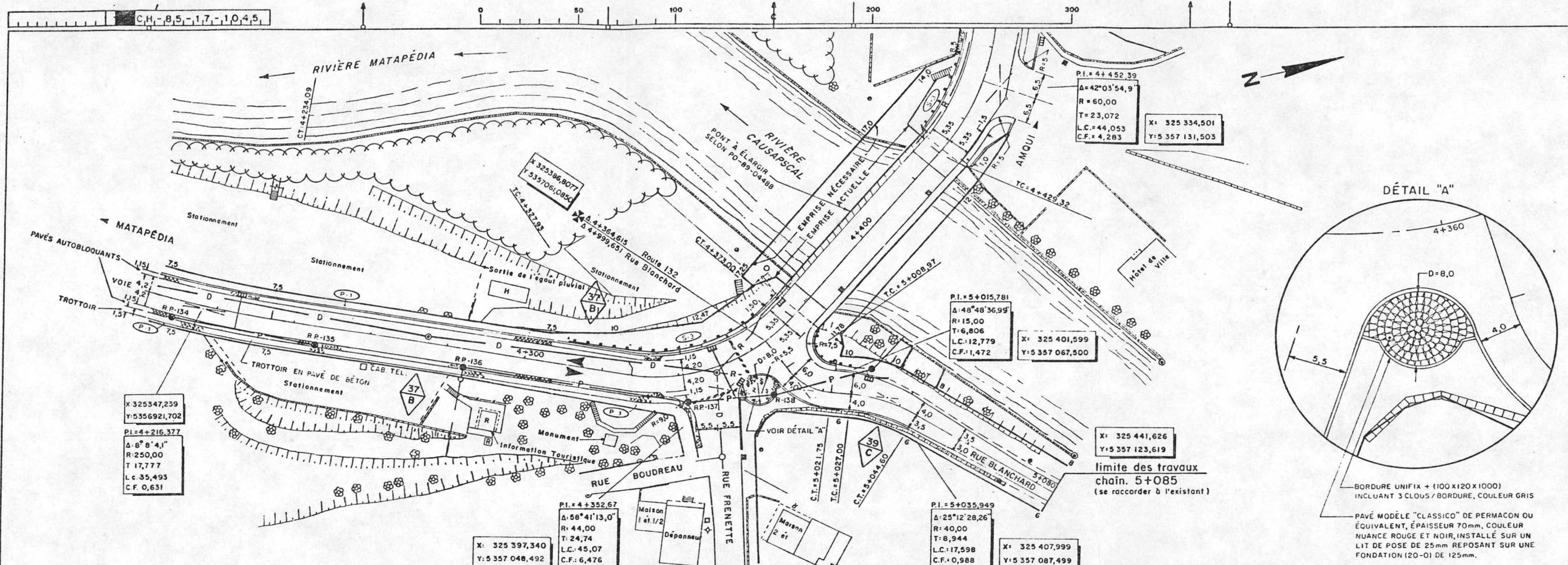


ELEVATIONS	2+740		2+800										2+900					3+000										
	GAUCHE	1.08	1.31.54	1.31.57	1.31.64	1.31.74	1.31.87	1.32.04	1.32.24	1.32.48	1.32.73	1.32.90	1.33.17	1.33.48	1.34.12	1.34.46	1.34.80	1.35.14	1.35.48	1.35.82	1.36.16	1.36.51	1.37.21	1.37.55	1.38.29	1.38.63	1.38.97	1.39.31
LIGNE OPERATION																												
DROITE																												
TERRAIN NATUREL	1.29.47	1.23	1.96	2.03	2.13	2.26	2.43	2.82	3.02	3.13	3.34	3.57	3.92	4.08	4.36	4.67	5.01	5.35	5.69	6.03	6.38	6.72	7.06	7.40	7.74	8.08	8.42	8.76
CHAINAGE	2+740		2+800										2+900					3+000										

AM	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN
SCEAU	PRÉPARÉ PAR	RECOMMANDÉ PAR	
 Gouvernement du Québec Ministère des Transports			
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS			
PLAN ET PROFIL Chaînage 2+735 à 3+020			
ÉCHELLE HOR 1:500 0 10 20			
VERT 1:50 0 1 2			
IDENTIFICATION TECHNIQUE			
C.H. - 8,5 - 1,7 - 1,0,4,5			IDENTIFICATION CLASSEMENT
			18
			41

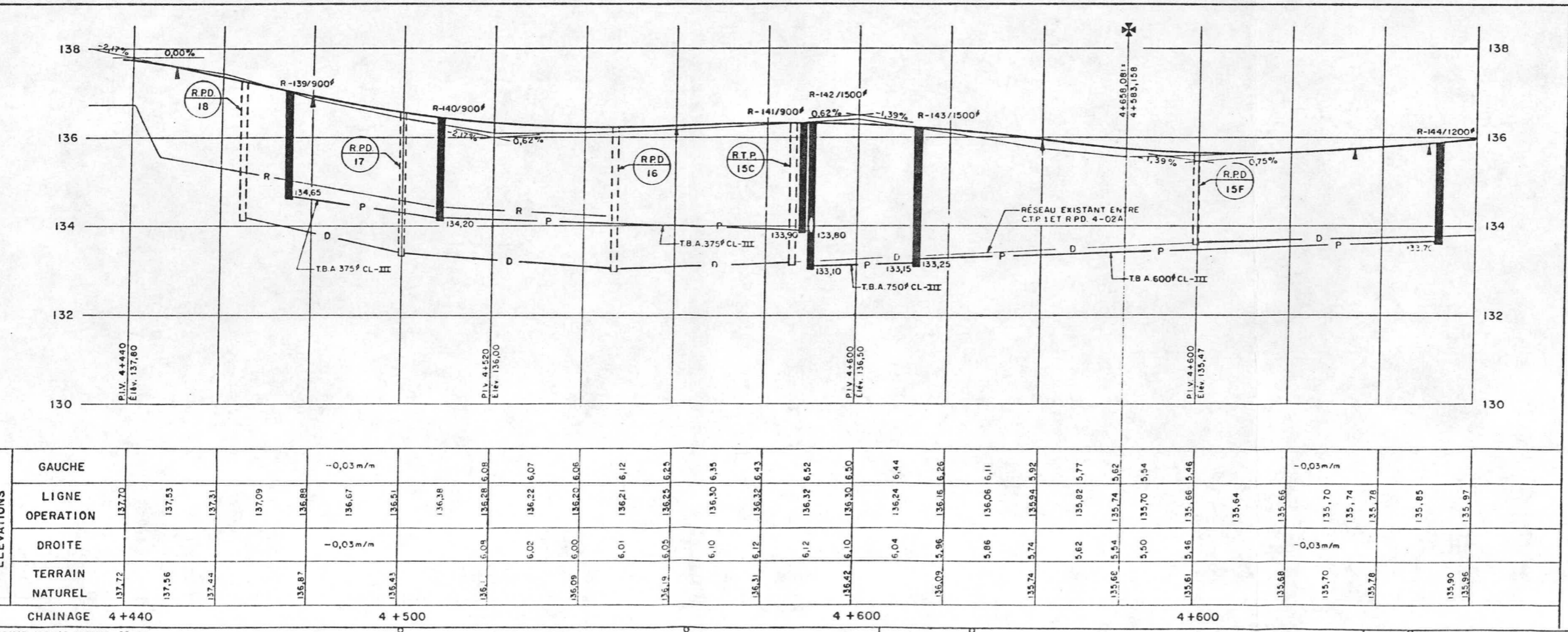
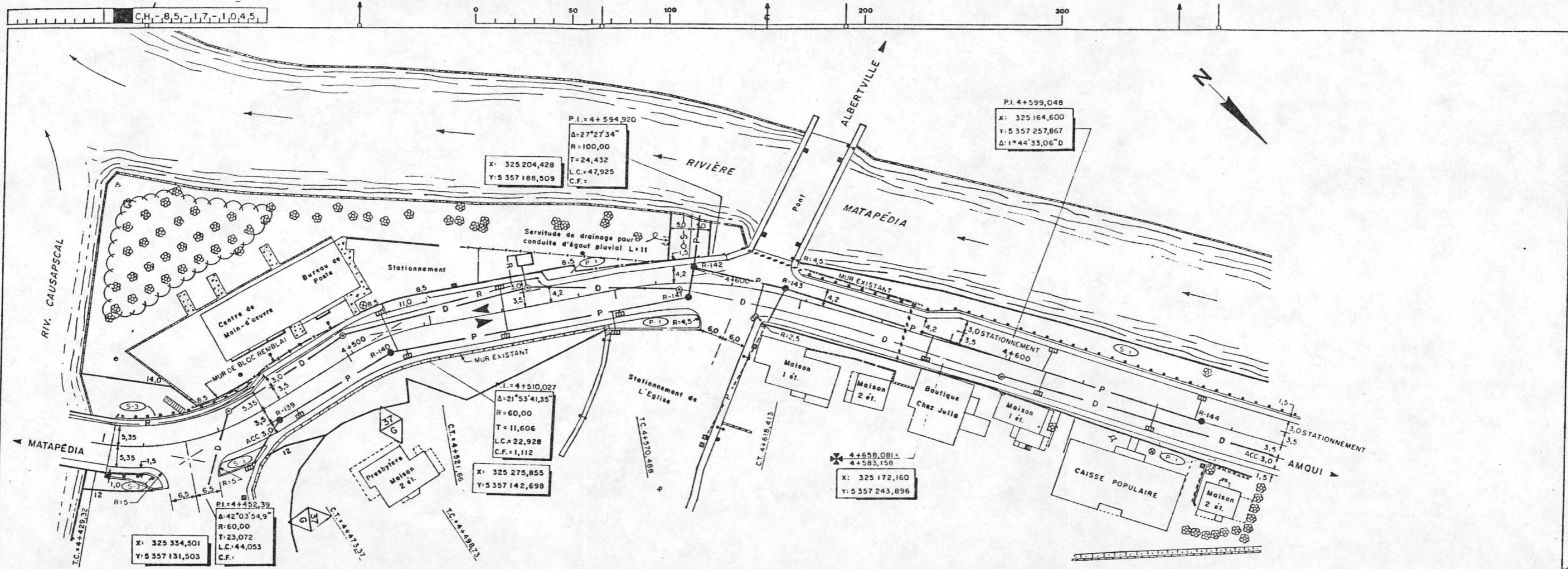


ELEVATIONS	GAUCHE	9,24	9,27	9,30	9,33	9,36	9,39	9,42	9,45	9,48	9,51	9,54	9,57	9,60	9,63	9,66	9,69	9,72	9,75	9,78	9,81	9,84	9,87	9,90	9,93	9,96	9,99	1,00	1,03	1,06	1,09	1,12	1,15	1,18	1,21	1,24	1,27	1,30	1,33	1,36	1,39	1,42	1,45	1,48	1,51	1,54	1,57	1,60	1,63	1,66	1,69	1,72	1,75	1,78	1,81	1,84	1,87	1,90	1,93	1,96	1,99	2,00	2,03	2,06	2,09	2,12	2,15	2,18	2,21	2,24	2,27	2,30	2,33	2,36	2,39	2,42	2,45	2,48	2,51	2,54	2,57	2,60	2,63	2,66	2,69	2,72	2,75	2,78	2,81	2,84	2,87	2,90	2,93	2,96	2,99	3,00	3,03	3,06	3,09	3,12	3,15	3,18	3,21	3,24	3,27	3,30	3,33	3,36	3,39	3,42	3,45	3,48	3,51	3,54	3,57	3,60	3,63	3,66	3,69	3,72	3,75	3,78	3,81	3,84	3,87	3,90	3,93	3,96	3,99	4,00	4,03	4,06	4,09	4,12	4,15	4,18	4,21	4,24	4,27	4,30	4,33	4,36	4,39	4,42	4,45	4,48	4,51	4,54	4,57	4,60	4,63	4,66	4,69	4,72	4,75	4,78	4,81	4,84	4,87	4,90	4,93	4,96	4,99	5,00	5,03	5,06	5,09	5,12	5,15	5,18	5,21	5,24	5,27	5,30	5,33	5,36	5,39	5,42	5,45	5,48	5,51	5,54	5,57	5,60	5,63	5,66	5,69	5,72	5,75	5,78	5,81	5,84	5,87	5,90	5,93	5,96	5,99	6,00	6,03	6,06	6,09	6,12	6,15	6,18	6,21	6,24	6,27	6,30	6,33	6,36	6,39	6,42	6,45	6,48	6,51	6,54	6,57	6,60	6,63	6,66	6,69	6,72	6,75	6,78	6,81	6,84	6,87	6,90	6,93	6,96	6,99	7,00	7,03	7,06	7,09	7,12	7,15	7,18	7,21	7,24	7,27	7,30	7,33	7,36	7,39	7,42	7,45	7,48	7,51	7,54	7,57	7,60	7,63	7,66	7,69	7,72	7,75	7,78	7,81	7,84	7,87	7,90	7,93	7,96	7,99	8,00																																																																																																																																																																																																																																																							
LIGNE OPERATION	139,88	140,14	139,21	140,25	140,99	140,93	141,59	143,31	143,30	143,31	143,77	144,50	145,42	145,78	146,54	146,54	146,37	146,84	147,55	147,55	147,17	146,80	146,23	145,69	145,12	144,50	143,80	143,10	142,40	141,60	141,10	140,50	140,00	139,50	139,00	138,50	138,00	137,50	137,00	136,50	136,00	135,50	135,00	134,50	134,00	133,50	133,00	132,50	132,00	131,50	131,00	130,50	130,00	129,50	129,00	128,50	128,00	127,50	127,00	126,50	126,00	125,50	125,00	124,50	124,00	123,50	123,00	122,50	122,00	121,50	121,00	120,50	120,00	119,50	119,00	118,50	118,00	117,50	117,00	116,50	116,00	115,50	115,00	114,50	114,00	113,50	113,00	112,50	112,00	111,50	111,00	110,50	110,00	109,50	109,00	108,50	108,00	107,50	107,00	106,50	106,00	105,50	105,00	104,50	104,00	103,50	103,00	102,50	102,00	101,50	101,00	100,50	100,00	99,50	99,00	98,50	98,00	97,50	97,00	96,50	96,00	95,50	95,00	94,50	94,00	93,50	93,00	92,50	92,00	91,50	91,00	90,50	90,00	89,50	89,00	88,50	88,00	87,50	87,00	86,50	86,00	85,50	85,00	84,50	84,00	83,50	83,00	82,50	82,00	81,50	81,00	80,50	80,00	79,50	79,00	78,50	78,00	77,50	77,00	76,50	76,00	75,50	75,00	74,50	74,00	73,50	73,00	72,50	72,00	71,50	71,00	70,50	70,00	69,50	69,00	68,50	68,00	67,50	67,00	66,50	66,00	65,50	65,00	64,50	64,00	63,50	63,00	62,50	62,00	61,50	61,00	60,50	60,00	59,50	59,00	58,50	58,00	57,50	57,00	56,50	56,00	55,50	55,00	54,50	54,00	53,50	53,00	52,50	52,00	51,50	51,00	50,50	50,00	49,50	49,00	48,50	48,00	47,50	47,00	46,50	46,00	45,50	45,00	44,50	44,00	43,50	43,00	42,50	42,00	41,50	41,00	40,50	40,00	39,50	39,00	38,50	38,00	37,50	37,00	36,50	36,00	35,50	35,00	34,50	34,00	33,50	33,00	32,50	32,00	31,50	31,00	30,50	30,00	29,50	29,00	28,50	28,00	27,50	27,00	26,50	26,00	25,50	25,00	24,50	24,00	23,50	23,00	22,50	22,00	21,50	21,00	20,50	20,00	19,50	19,00	18,50	18,00	17,50	17,00	16,50	16,00	15,50	15,00	14,50	14,00	13,50	13,00	12,50	12,00	11,50	11,00	10,50	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50	7,00	6,50	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,50	0,00	-0,50	-1,00	-1,50	-2,00	-2,50	-3,00	-3,50	-4,00	-4,50	-5,00	-5,50	-6,00	-6,50	-7,00	-7,50	-8,00	-8,50	-9,00	-9,50	-10,00	-10,50	-11,00	-11,50	-12,00	-12,50	-13,00	-13,50	-14,00	-14,50	-15,00	-15,50	-16,00	-16,50	-17,00	-17,50	-18,00	-18,50	-19,00	-19,50	-20,00	-20,50	-21,00	-21,50	-22,00	-22,50	-23,00	-23,50	-24,00	-24,50	-25,00	-25,50	-26,00	-26,50	-27,00	-27,50	-28,00	-28,50	-29,00	-29,50	-30,00	-30,50	-31,00	-31,50	-32,00	-32,50	-33,00	-33,50	-34,00	-34,50	-35,00	-35,50	-36,00	-36,50	-37,00	-37,50	-38,00	-38,50	-39,00	-39,50	-40,00	-40,50	-41,00	-41,50	-42,00	-42,50	-43,00	-43,50	-44,00	-44,50	-45,00	-45,50	-46,00	-46,50	-47,00	-47,50	-48,00	-48,50	-49,00	-49,50	-50,00	-50,50	-51,00	-51,50	-52,00	-52,50	-53,00	-53,50	-54,00	-54,50	-55,00	-55,50	-56,00	-56,50	-57,00	-57,50	-58,00	-58,50	-59,00	-59,50	-60,00	-60,50	-61,00	-61,50	-62,00	-62,50	-63,00	-63,50	-64,00	-64,50	-65,00	-65,50	-66,00	-66,50	-67,00	-67,50	-68,00	-68,50	-69,00	-69,50	-70,00	-70,50	-71,00	-71,50	-72,00	-72,50	-73,00	-73,50	-74,00	-74,50	-75,00	-75,50	-76,00	-76,50	-77,00	-77,50	-78,00	-78,50	-79,00	-79,50	-80,00	-80,50	-81,00	-81,50	-82,00	-82,50	-83,00	-83,50	-84,00	-84,50	-85,00	-85,50	-86,00	-86,50	-87,00	-87,50	-88,00	-88,50	-89,00	-89,50	-90,00	-90,50	-91,00	-91,50	-92,00	-92,50	-93,00	-93,50	-94,00	-94,50	-95,00	-95,50	-96,00	-96,50	-97,00	-97,50	-98,00	-98,50	-99,00	-99,50	-100,00
TERRAIN NATUREL	139,88	140,14	139,21	140,25	140,99	140,93	141,59	143,31	143,30	143,31	143,77	144,50	145,42	145,78	146,54	146,54	146,37	146,84	147,55	147,55	147,17	146,80	146,23	145,69	145,12	144,50	143,80	143,10	142,40	141,60	141,10	140,50	140,00	139,50	139,00	138,50	138,00	137,50	137,00	136,50	136,00	135,50	135,00	134,50	134,00	133,50	133,00	132,50	132,00	131,50	131,00	130,50	130,00	129,50	129,00	128,50	128,00	127,50	127,00	126,50	126,00	125,50	125,00	124,50	124,00	123,50	123,00	122,50	122,00	121,50	121,00	120,50	120,00	119,50	119,00	118,50	118,00	117,50	117,00	116,50	116,00	115,50	115,00	114,50	114,00	113,50	113,00	112,50	112,00	111,50	111,00	110,50	110,00	109,50	109,00	108,50	108,00	107,50	107,00	106,50	106,00	105,50	105,00	104,50	104,00	103,50	103,00	102,50	102,00	101,50	101,00	100,50	100,00	99,50	99,00	98,50	98,00	97,50	97,00	96,50	96,00	95,50	95,00	94,50	94,00	93,50	93,00	92,50	92,00	91,50	91,00	90,50	90,00	89,50	89,00	88,50	88,00	87,50	87,00	86,50	86,00	85,50	85,00	84,50	84,00	83,50	83,00	82,50	82,00	81,50	81,00	80,50	80,00	79,50	79,00	78,50	78,00	77,50	77,00	76,50	76,00	75,50	75,00	74,50	74,00	73,50	73,00	72,50	72,00	71,50	71,00	70,50	70,00	69,50	69,00	68,50	68,00	67,50	67,00	66,50	66,00	65,50	65,00	64,50	64,00	63,50	63,00	62,50	62,00	61,50	61,00	60,50	60,00	59,50	59,00	58,50	58,00	57,50	57,00	56,50	56,00	55,50	55,00	54,50	54,00	53,50	53,00	52,50	52,00	51,50	51,00	50,50	50,00	49,50	49,00	48,50	48,00	47,50	47,00	46,50	46,00	45,50	45,00	44,50	44,00	43,50	43,00	42,50	42,00	41,50	41,00	40,50	40,00	39,50	39,00	38,50	38,00	37,50	37,00	36,50	36,00	35,50	35,00	34,50	34,00	33,50	33,00	32,50	32,00	31,50	31,00	30,50	30,00	29,50	29,00	28,50	28,00	27,50	27,00	26,50	26,00	25,50	25,00	24,50	24,00	23,50	23,00	22,50	22,00	21,50	21,00	20,50	20,00	19,50	19,00	18,50	18,00	17,50	17,00	16,50	16,00	15,50	15,00	14,50	14,00	13,50	13,00	12,50	12,00	11,50	11,00	10,50	10,00	9,50	9,00	8,50	8,00	7,50																																																																																																																																																																																																																							



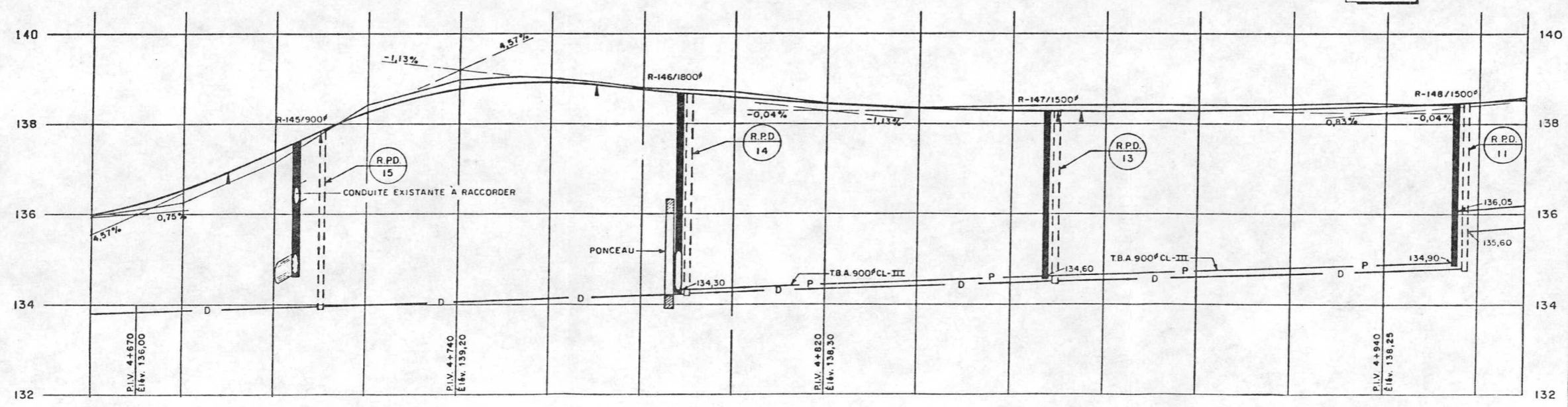
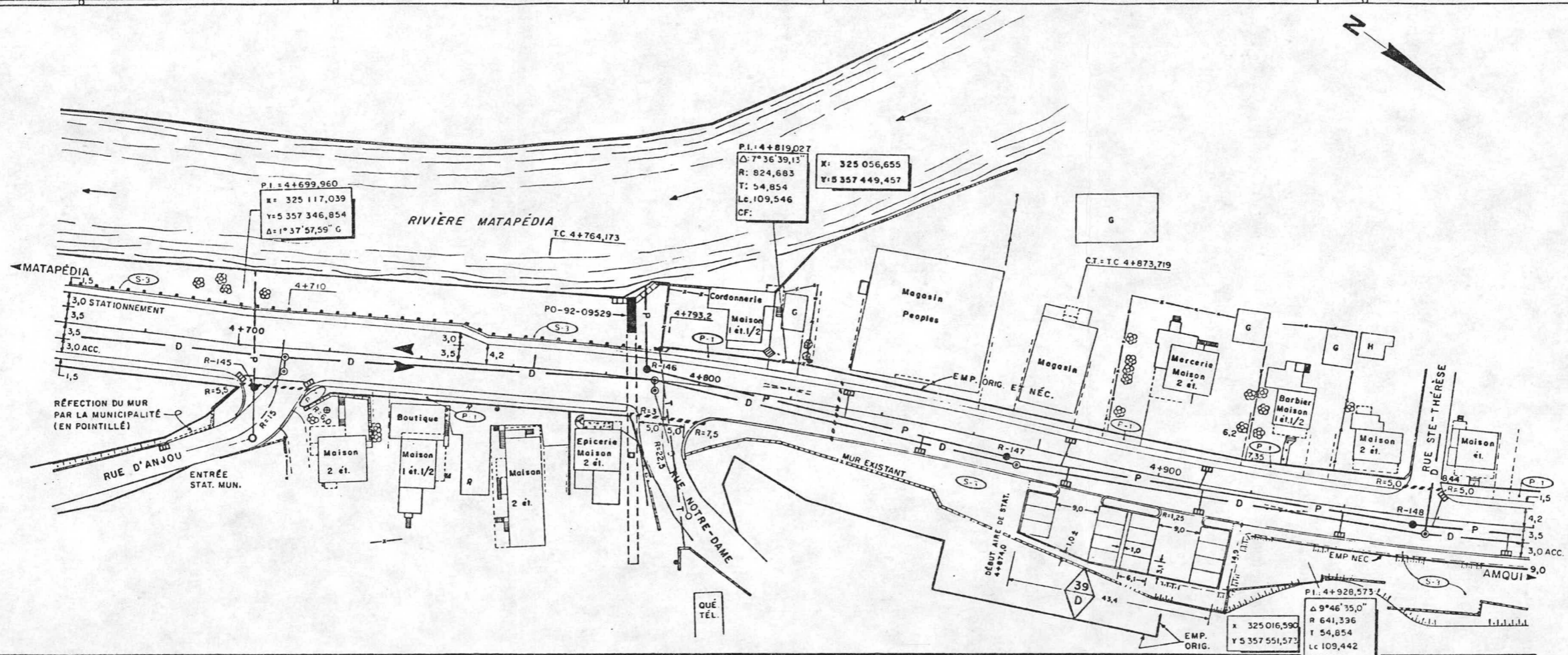
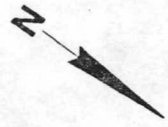
ELEVATIONS	CHAINAGE																	
	4+220	4+225	4+230	4+235	4+240	4+245	4+250	4+255	4+260	4+265	4+270	4+275	4+280	4+285	4+290	4+295	4+300	
GAUCHE																		
LIGNE OPERATION	139.56	139.54	139.02	139.10	139.18	139.26	139.34	139.42	139.50	139.58	139.66	139.74	139.82	139.90	139.98	140.06	140.14	
DROITE																		
TERRAIN NATUREL	139.10	139.18	139.26	139.34	139.42	139.50	139.58	139.66	139.74	139.82	139.90	139.98	140.06	140.14	140.22	140.30	140.38	
CHAINAGE	4+220	4+225	4+230	4+235	4+240	4+245	4+250	4+255	4+260	4+265	4+270	4+275	4+280	4+285	4+290	4+295	4+300	

AMJ	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93/01/15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCEAU	PRÉPARÉ PAR	RECOMMANDÉ PAR
Gouvernement du Québec		
Ministère des Transports		
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS		
PLAN ET PROFIL		
Chaînage 4+210 à 4+440		
ÉCHELLE		
HOR. 1:500		
VERT. 1:50		
IDENTIFICATION TECHNIQUE		
CH-85-17-10,4,5		
IDENTIFICATION CLASSEMENT		
		23
		41



AMJ	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93/01/15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCEAU	PRÉPARÉ PAR	RECOMMANDÉ PAR
Gouvernement du Québec Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS		
PLAN ET PROFIL Chaînage 4+440 à 4+660		
ÉCHELLE HOR. 1:500 0 10 20 VERT. 1:50 0 1 2		
IDENTIFICATION TECHNIQUE C.H. - 8,5 - 1,7 - 1,0,4,5 IDENTIFICATION CLASSEMENT 24/41		

C.H.-8,5,-1,7,-1,0,4,5,



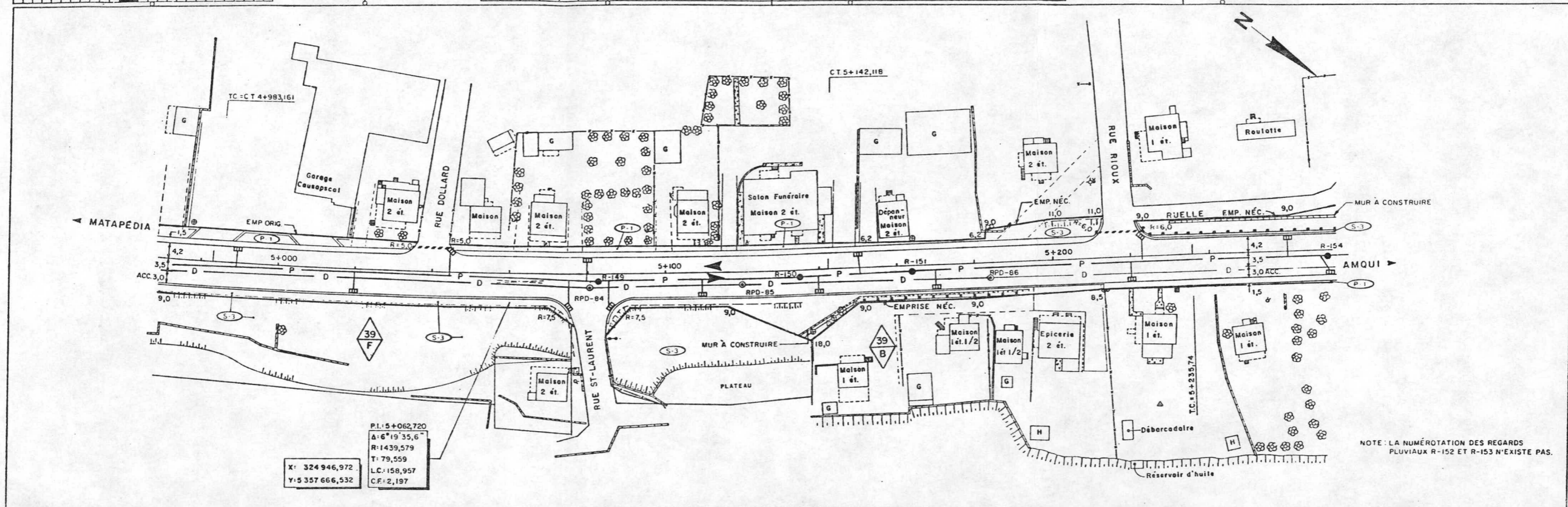
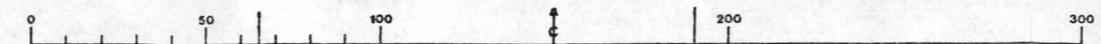
ELEVATIONS	CHAINAGE																								
	4+660	4+700	4+740	4+780	4+820	4+860	4+900	4+940	4+980	4+1020															
GAUCHE																									
LIGNE OPERATION	135.97	136.51	136.92	137.47	137.85	138.24	138.77	139.03	138.86	138.76	138.63	138.44	138.24	138.14	138.24	138.42	138.62	138.82	139.02	139.22	139.42	139.62	139.82	140.02	
DROITE																									
TERRAIN NATUREL	135.96	136.24	136.51	137.13	137.42	138.02	138.58	139.05	139.52	139.98	140.45	140.92	141.39	141.86	142.33	142.80	143.27	143.74	144.21	144.68	145.15	145.62	146.09	146.56	

AMJ	NATURE DE MODIFICATION	PAR
930115	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
SCEAU	PRÉPARÉ PAR	RECOMMANDÉ PAR

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS

PLAN ET PROFIL
Chaînage 4+660 à 4+970
ÉCHELLE HCR. 1:500
VERT. 1:50
IDENTIFICATION TECHNIQUE
C.H.-8,5,-1,7,-1,0,4,5,
IDENTIFICATION CLASSEMENT 25
41

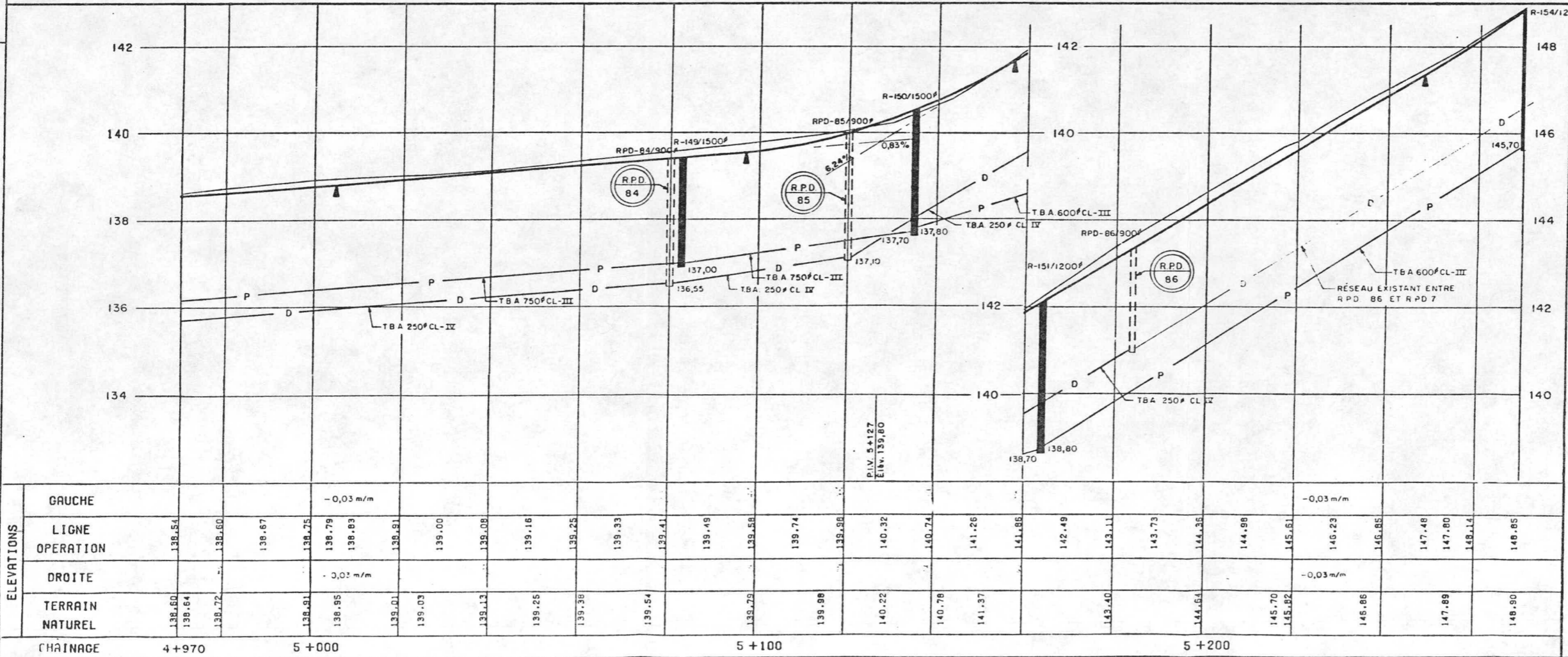
C.H.-8,5,-1,7,-1,0,4,5,



P.I. 5+062,720
 Δ: 6°19'35,6"
 R: 1439,579
 T: 79,559
 L.C.: 158,957
 C.F.: 2,197

X: 324 946,972
 Y: 5 357 666,532

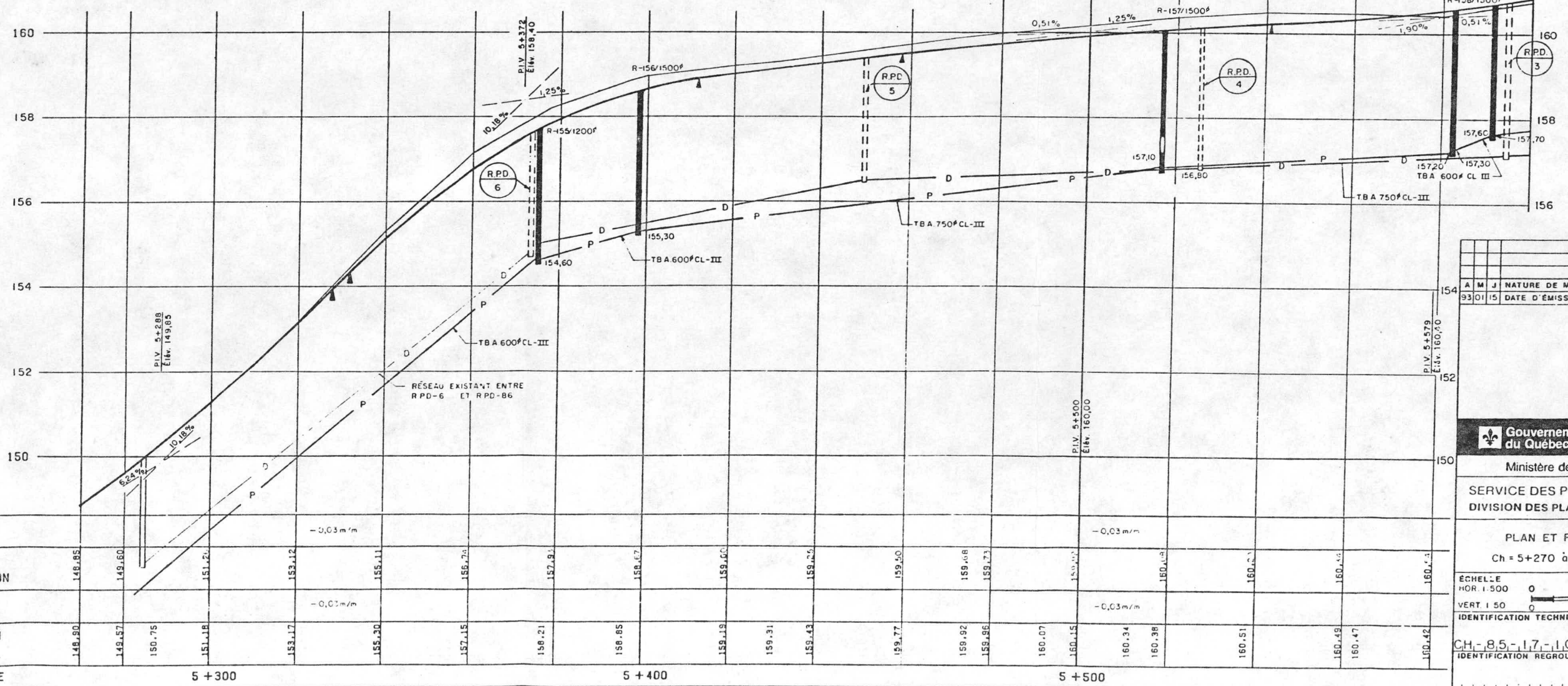
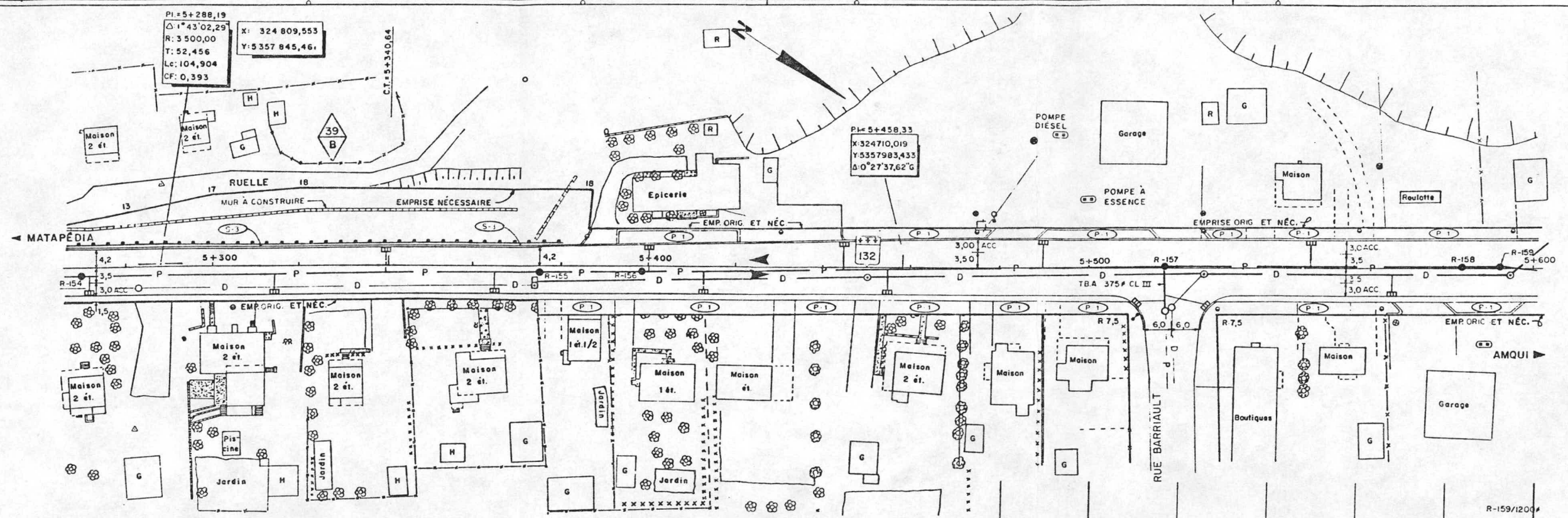
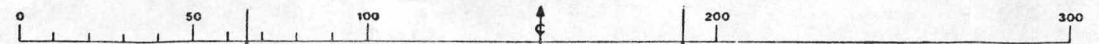
NOTE: LA NUMÉROTATION DES REGARDS PLUVIAUX R-152 ET R-153 N'EXISTE PAS.



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'EMISSION DU PLAN	
SCÉAU		PRÉPARÉ PAR	RECOMMANDÉ PAR	

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PLAN ET PROFIL
 Chaînage 4+970 à 5+270
 ECHELLE
 HOR. 1:500 0 10 20
 VERT. 1:50 0 1 2
 IDENTIFICATION TECHNIQUE
 C.H.-8,5,-1,7,-1,0,4,5,
 IDENTIFICATION CLASSEMENT 26
 41

CH-85-17-1045



ELEVATIONS	CHAINAGE	GRAUCHE	LIGNE OPERATION	DROITE	TERRAIN NATUREL
	5 + 300				
	5 + 400				
	5 + 500				

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAP
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS

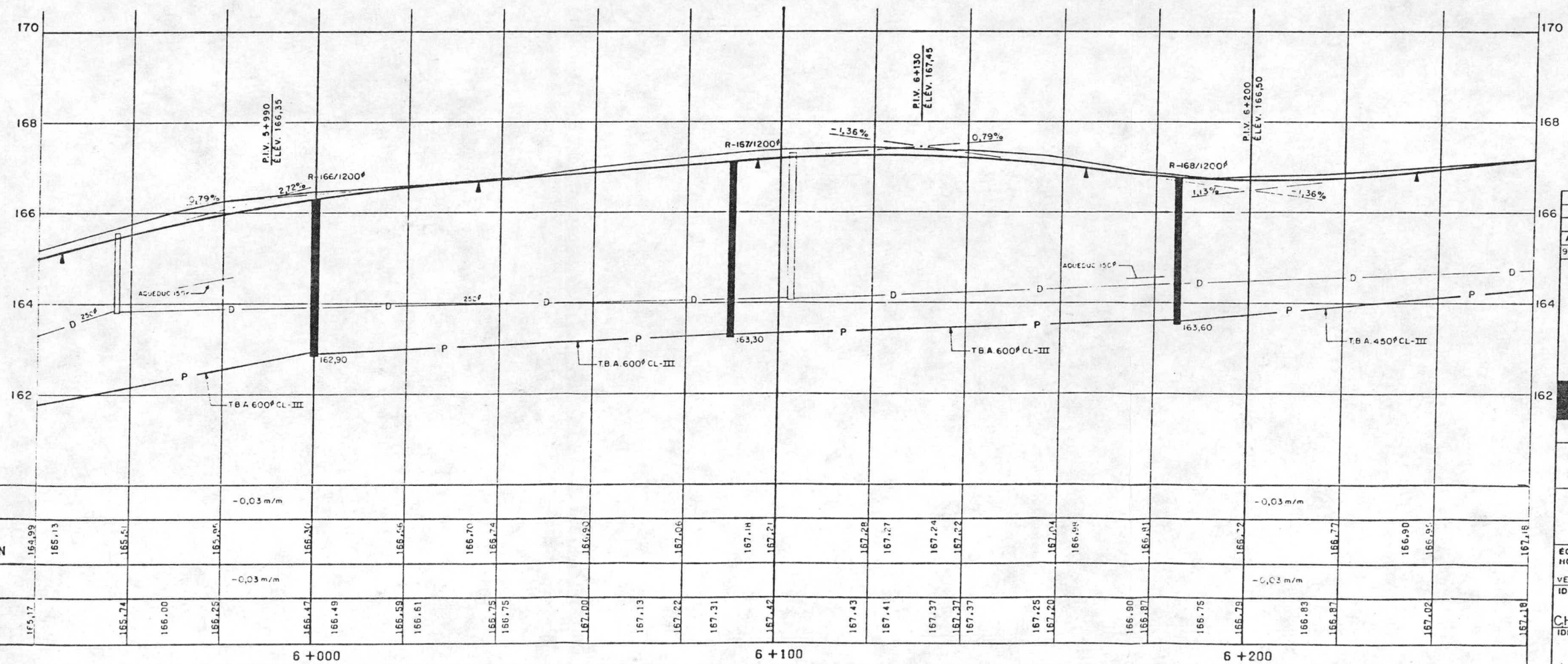
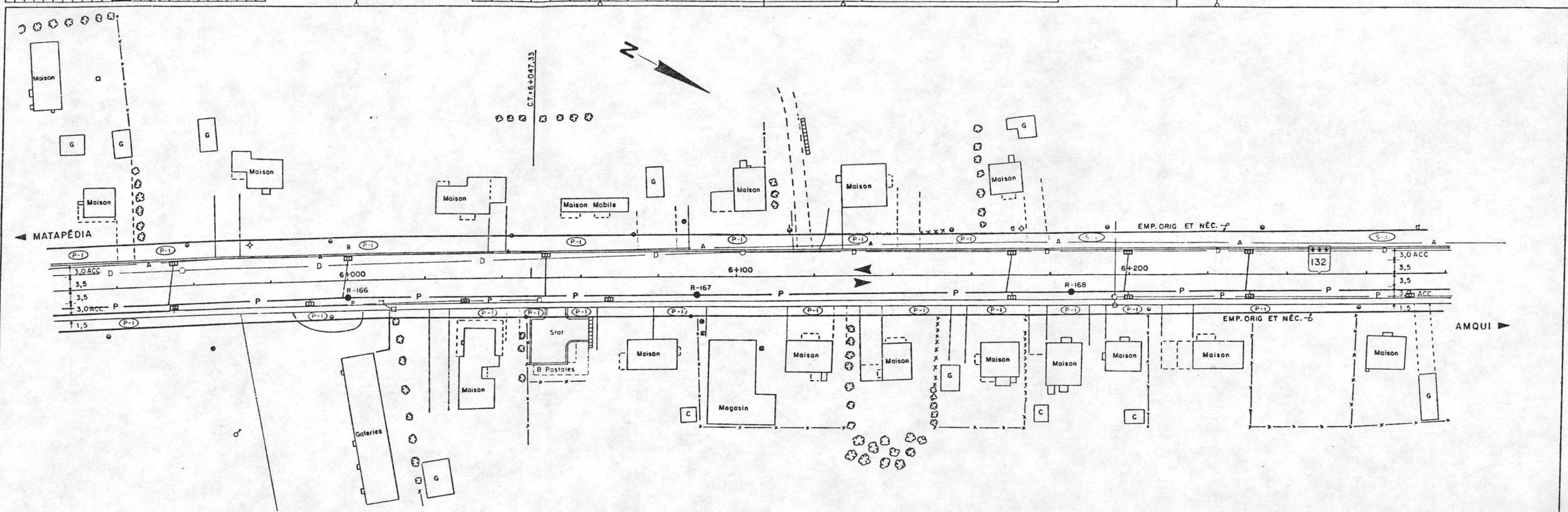
PLAN ET PROFIL
 Ch = 5+270 à 5+600

ECHELLE
 HOR 1:500
 VERT 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE: 27
 IDENTIFICATION REGROUPEMENT: 41

CH-85-17-1045

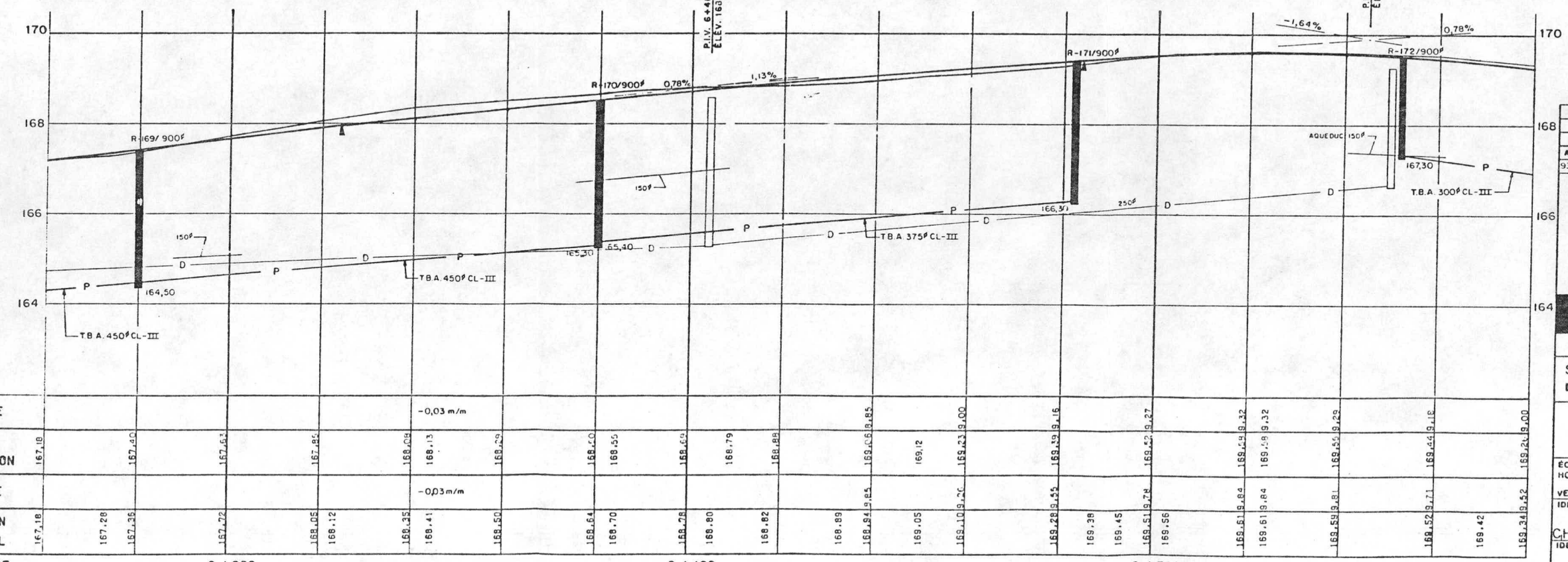
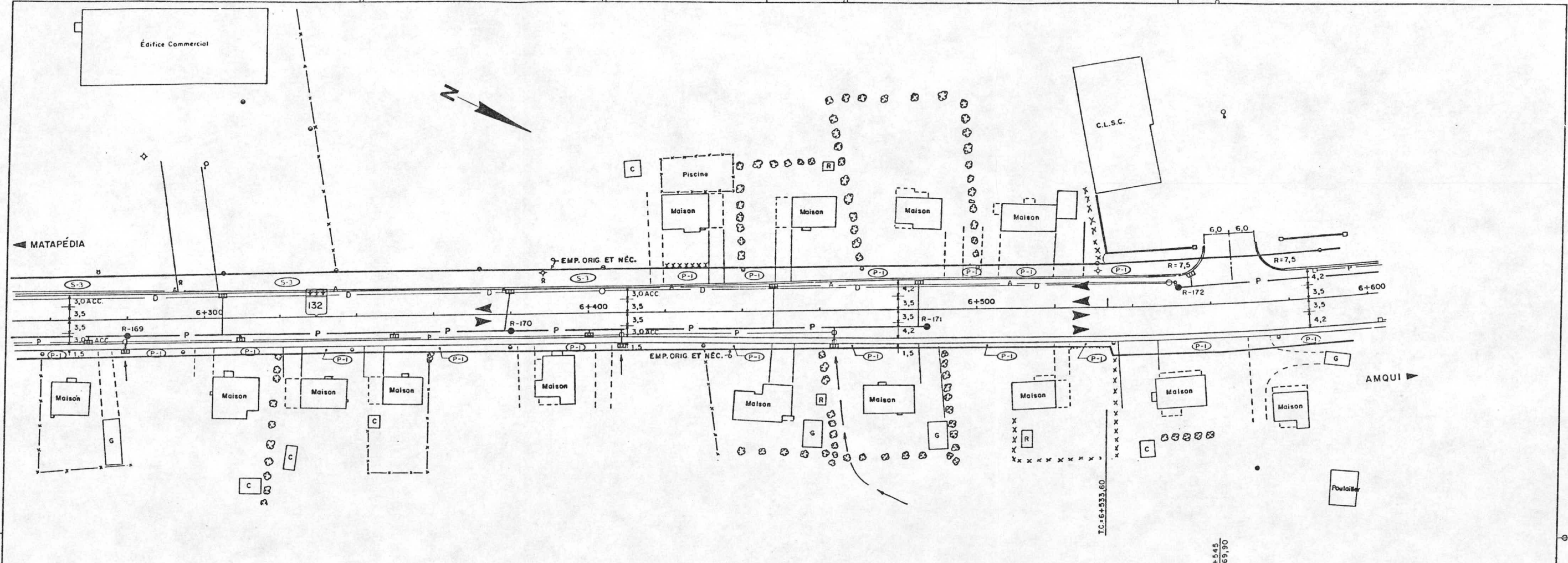
CH-8,5-1,7-1,0,4,5



ELEVATIONS	CHAINAGE																								
	6+000	6+010	6+020	6+030	6+040	6+050	6+060	6+070	6+080	6+090	6+100	6+110	6+120	6+130	6+140	6+150	6+160	6+170	6+180	6+190	6+200				
GAUCHE																									
LIGNE OPERATION	165,99	165,113	165,21	165,30	165,45	166,70	166,74	166,90	167,06	167,11	167,21	167,28	167,27	167,24	167,22	167,21	166,94	166,81	166,72	166,77	166,80	167,18			
DROITE																									
TERRAIN NATUREL	165,17	165,74	166,00	165,25	165,47	166,49	165,59	166,61	166,75	167,00	167,13	167,22	167,31	167,42	167,37	167,37	167,25	166,90	166,83	166,87	166,75	167,02			
CHAINAGE	6 + 000															6 + 100					6 + 200				

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
Gouvernement du Québec Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS PLAN ET PROFIL Ch. 5+940 à 6+260 ECHELLE HCR 1:500 VERT. 1:50 IDENTIFICATION TECHNIQUE CH-8,5-1,7-1,0,4,5 IDENTIFICATION REGROUPEMENT				
				29
				41

C.H.-8.5-1.7-1.0.4.5



ELEVATIONS	GAUCHE	LIGNE OPERATION	DROITE	TERRAIN NATUREL	CHAINAGE
					6 + 300
					6 + 400
					6 + 500

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS

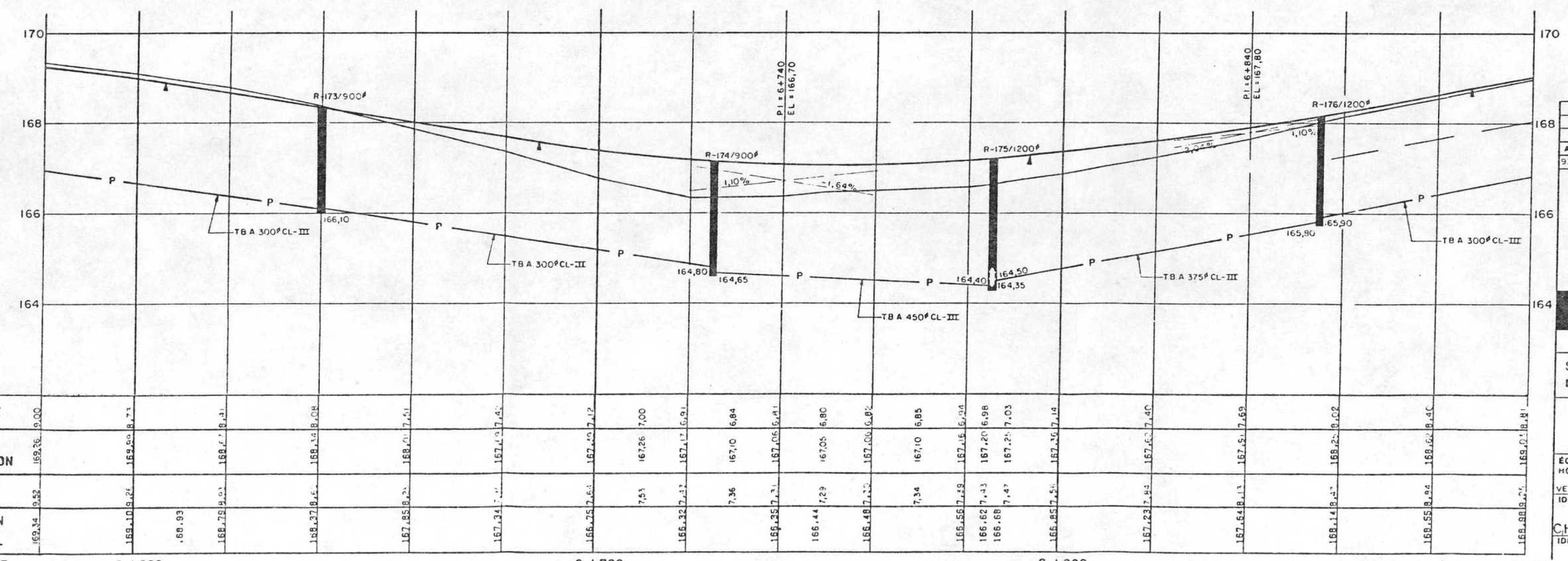
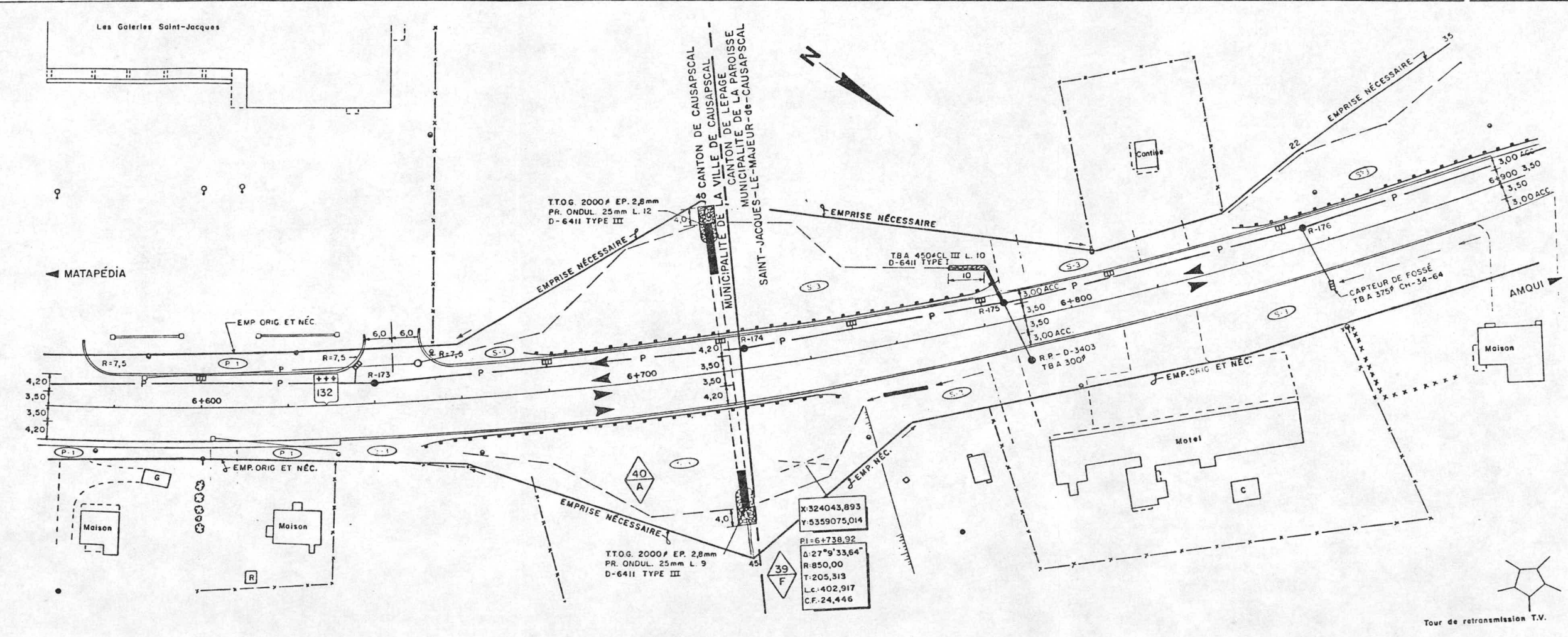
PLAN ET PROFIL
 Ch. 6+260 à 6+580

ECHELLE
 HOR. 1:500
 VERT. 1:50

IDENTIFICATION TECHNIQUE
 CH-8.5-1.7-1.0.4.5

IDENTIFICATION REGROUPEMENT
 30 / 41

CH-85-17-1045

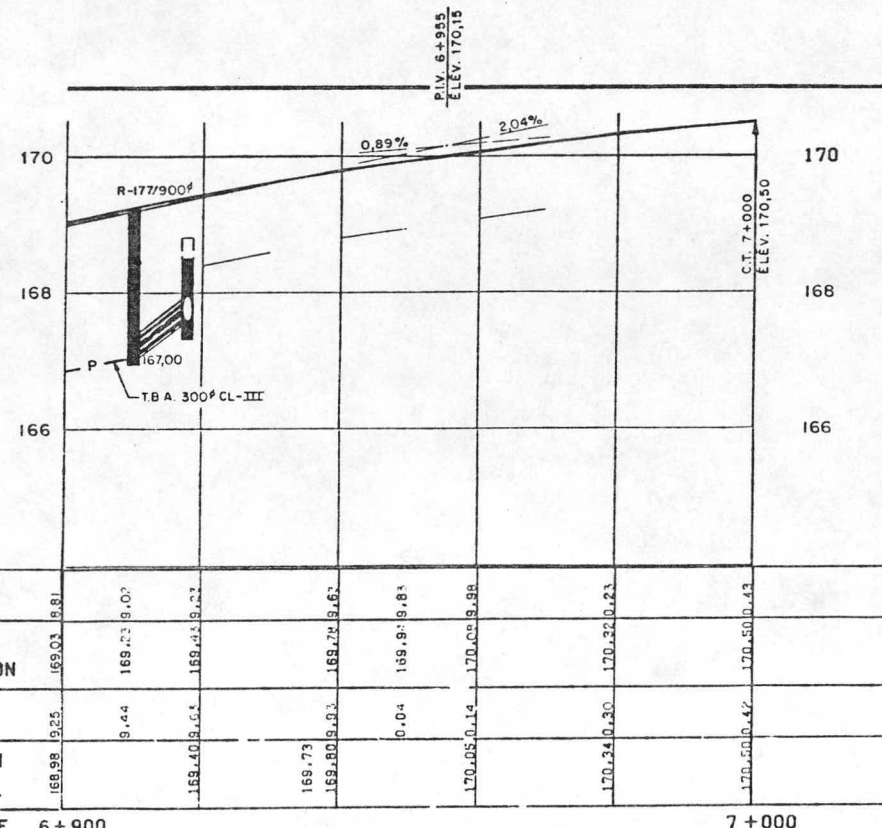
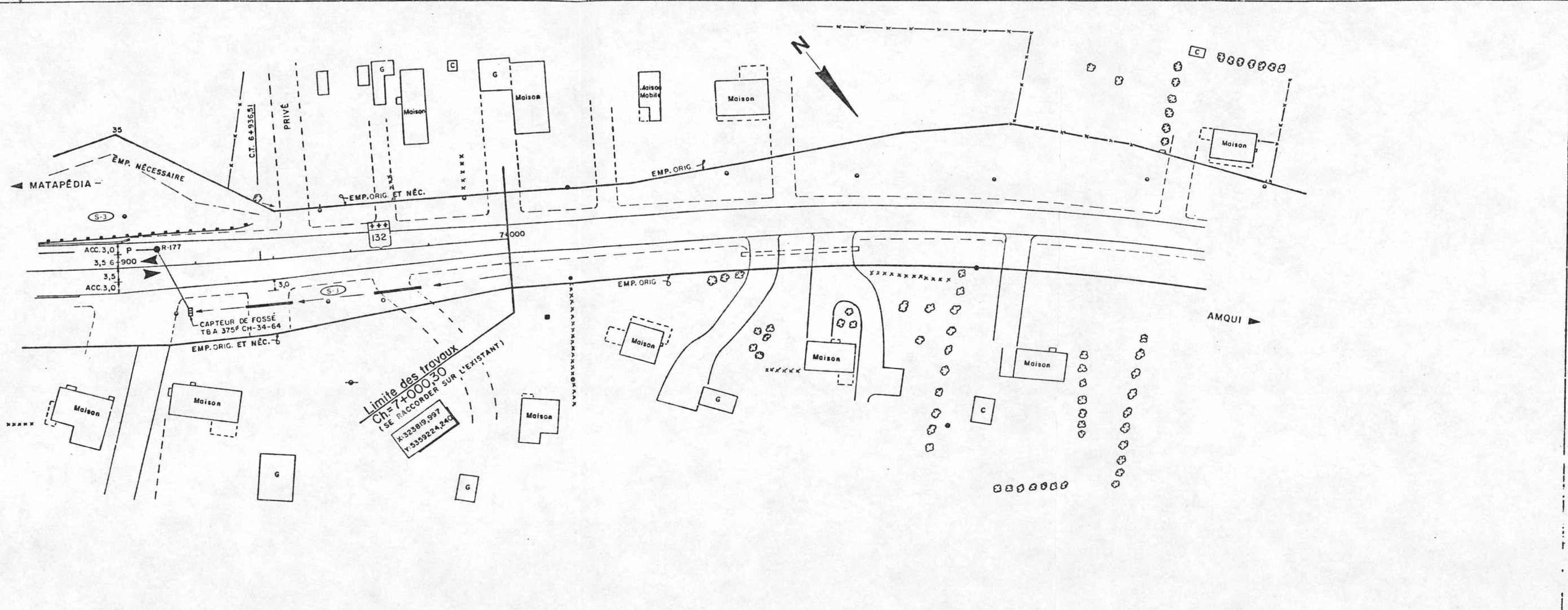


ELEVATIONS	
GAUCHE	169,34 9,52
LIGNE OPERATION	169,36 9,00
DROITE	169,10 9,24
TERRAIN NATUREL	168,75 9,03

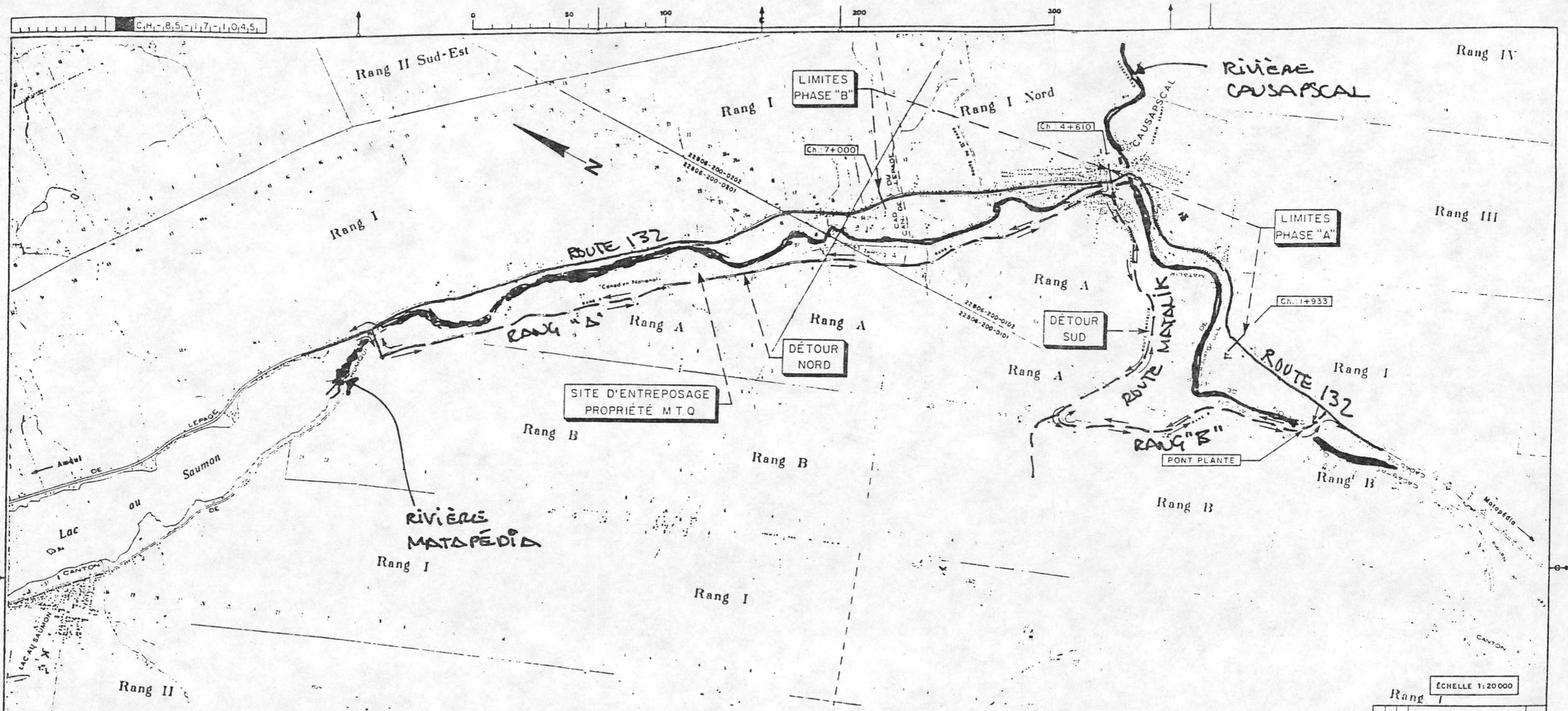
CHAINAGE 6 + 600 6 + 700 6 + 800 6 + 900

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
93	01	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
 Gouvernement du Québec Ministère des Transports				
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS				
PLAN ET PROFIL Ch = 6+580 à 6+900				
ECHELLE HOR. 1:500 VERT. 1:50				
IDENTIFICATION TECHNIQUE CH-85-17-1045				31
IDENTIFICATION GROUPEMENT				41

C.H.-8,5-1,7-1,0,4,5,



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION
93	01	15	DATE D'EMISSION DU PLAN
 Gouvernement du Québec Ministère des Transports			
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS			
PLAN ET PROFIL Ch. 6+900 à 7+000,30			
ÉCHELLE HOR. 1:500 VERT. 1:50			
IDENTIFICATION TECHNIQUE C.H.-8,5-1,7-1,0,4,5,			32 41
IDENTIFICATION REGROUPEMENT			



PROJET

PHASE "A"

PREMIÈRE ÉTAPE DE RÉALISATION
CH.: 1+933 À 4+610.

LA CIRCULATION EST DÉVIÉE PAR
LE DÉTOUR SUD.

PHASE "B"

SECONDE ÉTAPE DE RÉALISATION
CH.: 4+610 À 7+000.

LA CIRCULATION EST DÉVIÉE PAR
LE DÉTOUR NORD.

ÉCHELLE 1:20 000

Gouvernement
du Québec
Ministère des Transports
SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS

CHEMINS DE DÉTOUR

ÉCHELLE
HOR I 0 m
VERT I 0 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE	41
CH-85-17-1045	41
IDENTIFICATION REGROUPEMENT	

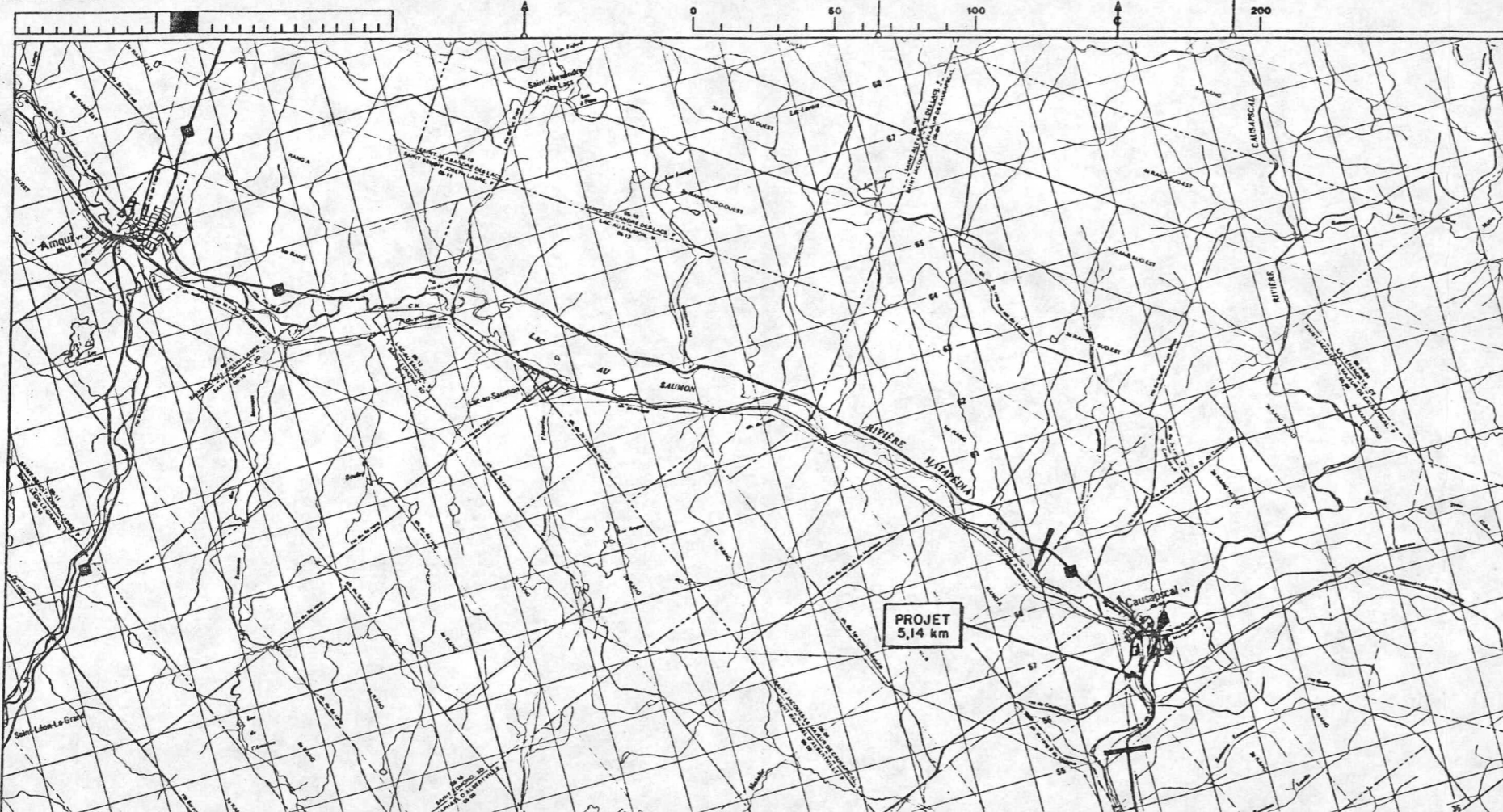


TABLE DES MATIÈRES

FEUILLET	DESCRIPTION
1	LOCALISATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALE
2	PLANTATION Chainage 2+000 à 2+900
3	PLANTATION Chainage 3+000 à 3+600
4	PLANTATION Chainage 3+660 à 4+600
5	PLANTATION Chainage 4+800 à 5+400
6	PLANTATION Chainage 6+600 à 6+900

UNITÉ ADMINISTRATIVE		
DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE		
DIRECTION DE LA CIRCULATION ET DES AMÉNAGEMENTS		
SERVICE DES PROJETS EST		
LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 3 2	0 2 0	0 5 0
ROUTE TRONÇON SECTION		
0 1 3 2	0 2 0	0 6 0
MUNICIPALITÉ		
Causapsca, v		
St-Jacques-le-Majeur-de-Causapsca, p		
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE		
La Malapédia		
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE		
Malapédia		
RÉGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
01	07	07015 00
07020 00		
COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES		

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
			DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

ROUTE N° 132

PLAN DE PLANTATION

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports

RECOMMANDE

 Chef de section

 Chef de division

 Chef de service

 **Gouvernement du Québec**

Ministère des Transports

SERVICE DES PROJETS EST

DIVISION DES PLANS ET DEVIS

LOCALISATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALE

PROJET N°

CONTRAT N°

IDENTIFICATION TECHNIQUE

TP-92-17-1007

IDENTIFICATION REGROUPEMENT

1/6

DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES

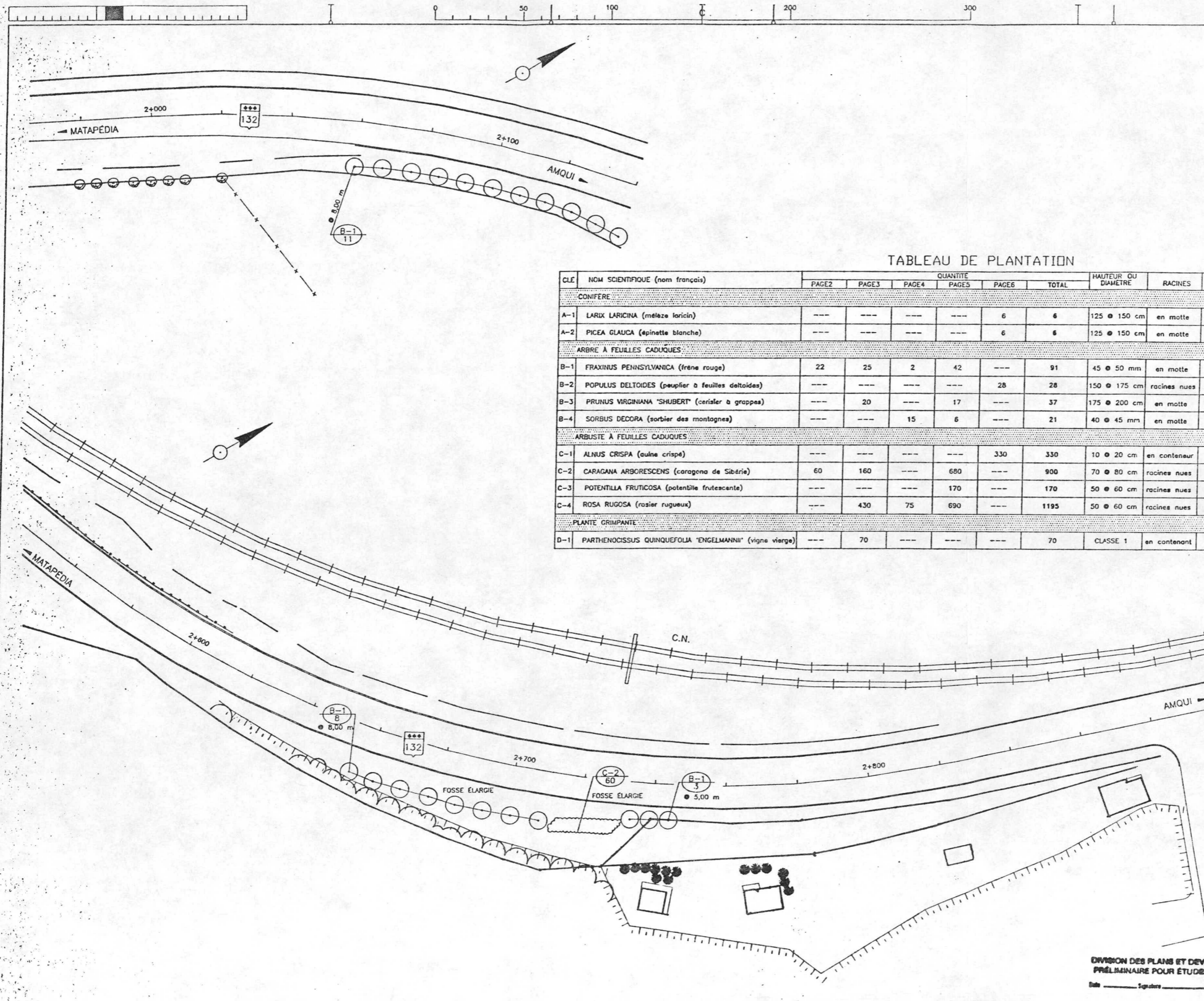
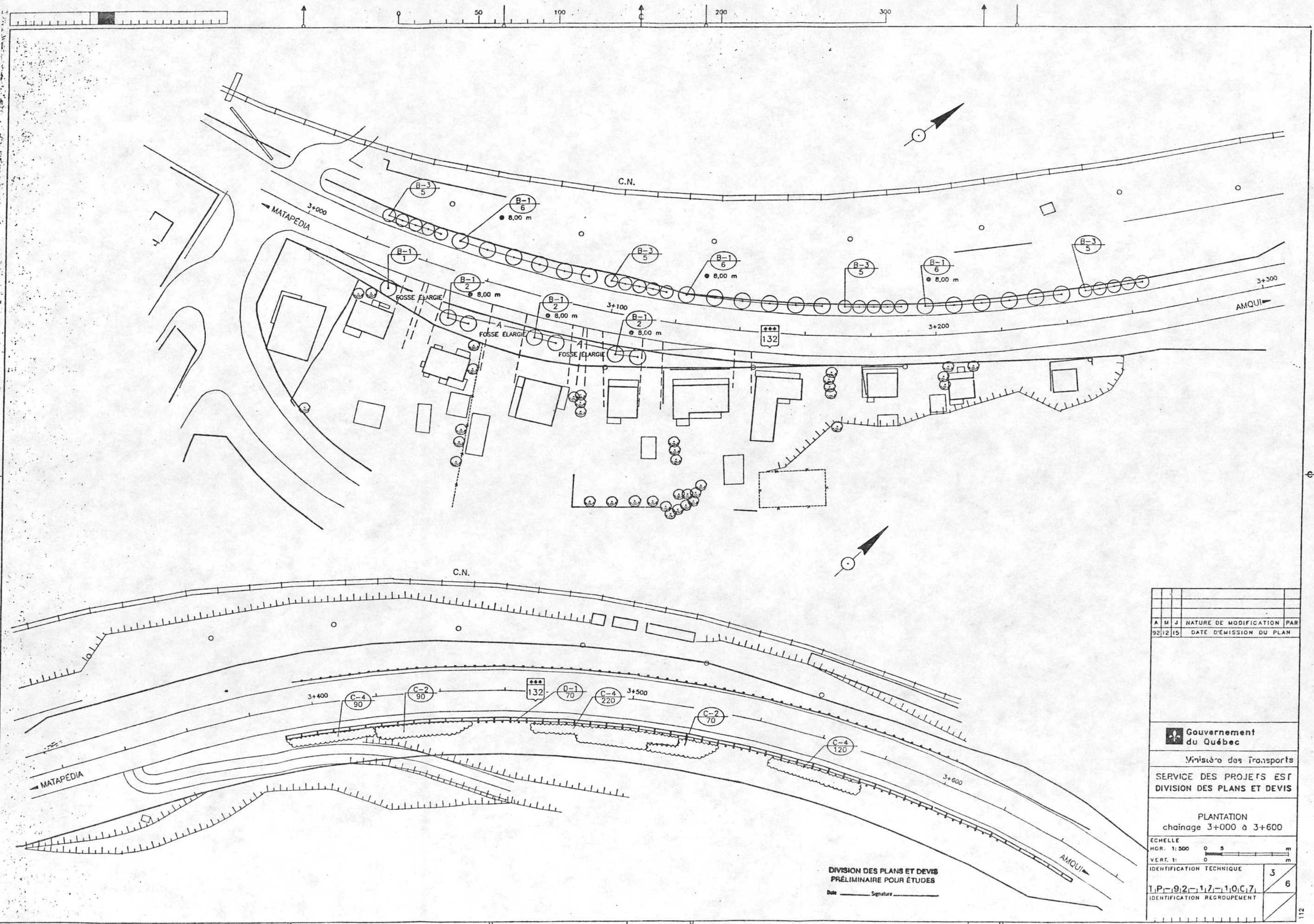


TABLEAU DE PLANTATION

CLÉ	NOM SCIENTIFIQUE (nom français)	QUANTITÉ					TOTAL	HAUTEUR OU DIAMÈTRE	RACINES	DISTANCE C/C	PLAN SPÉCIFIQUE
		PAGE2	PAGE3	PAGE4	PAGE5	PAGE6					
CONIFÈRE											
A-1	LARIX LARICINA (mélèze laricin)	---	---	---	---	6	6	125 Ø 150 cm	en motte	2,50 m	TP-67-03
A-2	PICEA GLAUCA (épinette blanche)	---	---	---	---	6	6	125 Ø 150 cm	en motte	2,50 m	TP-67-03
ARBRE À FEUILLES CADUQUES											
B-1	FRAXINUS PENNSYLVANICA (frêne rouge)	22	25	2	42	---	91	45 Ø 50 mm	en motte	VOIR PLAN	TP-67-06 TP-67-23
B-2	POPULUS DELTOIDES (peuplier à feuilles deltoides)	---	---	---	---	28	28	150 Ø 175 cm	racines nues	2,50 m	TP-67-10
B-3	PRUNUS VIRGINIANA "SHUBERT" (cerisier à grappes)	---	20	---	17	---	37	175 Ø 200 cm	en motte	4,00 m	TP-67-06
B-4	SORBUS DECORA (sorbier des montagnes)	---	---	15	6	---	21	40 Ø 45 mm	en motte	4,00 m	TP-67-06 TP-67-23
ARBUSTE À FEUILLES CADUQUES											
C-1	ALNUS CRISPA (aulne crispé)	---	---	---	---	330	330	10 Ø 20 cm	en contenant	1,00 m	TP-67-01
C-2	CARAGANA ARBORESCENS (caragana de Sibérie)	60	160	---	680	---	900	70 Ø 80 cm	racines nues	1,20 m	TP-67-12
C-3	POTENTILLA FRUTICOSA (potentille frutescente)	---	---	---	170	---	170	50 Ø 60 cm	racines nues	0,80 m	TP-67-12
C-4	ROSA RUGOSA (rosier rugueux)	---	430	75	690	---	1195	50 Ø 60 cm	racines nues	1,00 m	TP-67-12
PLANTE GRIMPANTE											
D-1	PARTHENOCESSUS QUINQUEFOLIA "ENGELMANNII" (vigne vierge)	---	70	---	---	---	70	CLASSE 1	en contenant	2,50 m	TP-67-20

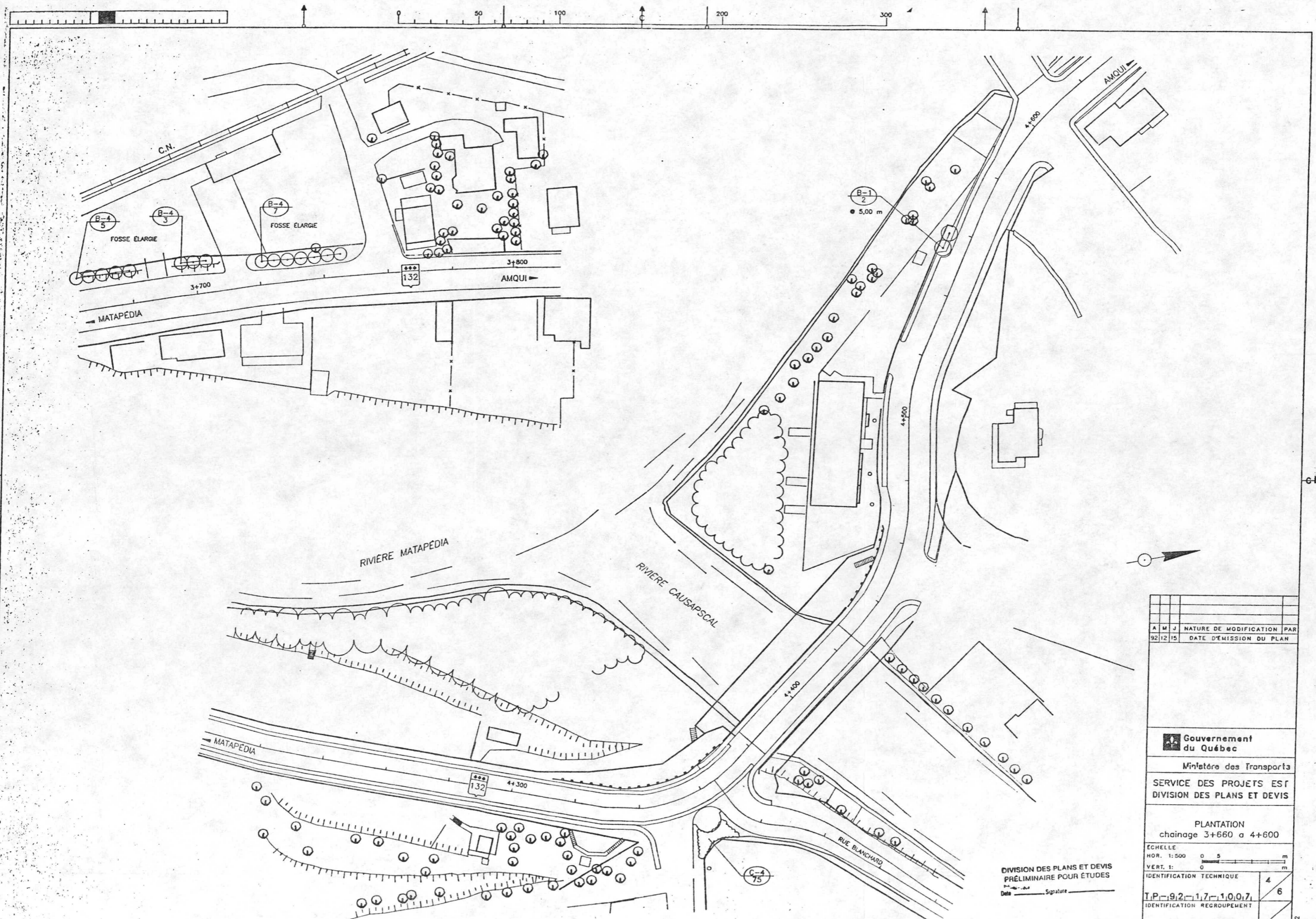
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
92	12	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
Gouvernement du Québec Ministère des Transports SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS PLANTATION chaînage 2+000 à 2+900 ECHELLE HOR. 1:500 VERT. 1:0 IDENTIFICATION TECHNIQUE T.P.-92-1.7-1.0.0.7 IDENTIFICATION REGROUPEMENT				
				2
				6

DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES
 Date _____ Signature _____



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
92	12	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
 Gouvernement du Québec Ministère des Transports				
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS				
PLANTATION chaînage 3+000 à 3+600				
ECHELLE HOR. 1:500 0 5 m VERT. 1: 0 5 m				
IDENTIFICATION TECHNIQUE				3
1.P.1-9.2-1.7-1.0.C.7.				6
IDENTIFICATION REGROUPEMENT				

DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES
 Date _____ Signature _____



DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES
 Date _____ Signature _____

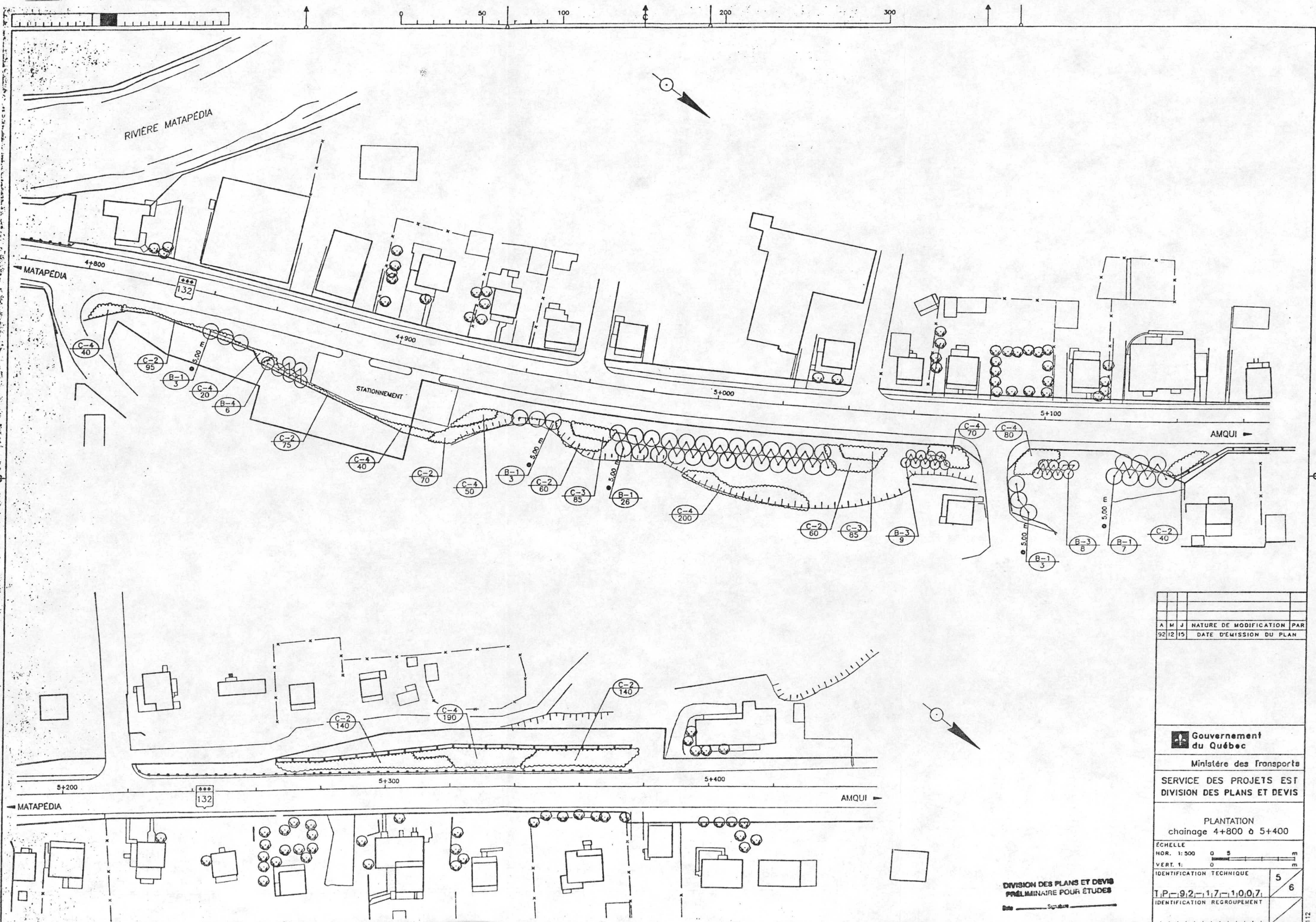
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
92	12	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS EST
 DIVISION DES PLANS ET DEVIS


PLANTATION
 chaînage 3+660 à 4+600

ÉCHELLE
 HOR. 1:500 0 5 m
 VERT. 1:0 0 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE 4
 IDENTIFICATION REGROUPEMENT 6
 T.P. 92-17-1007



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
92	12	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

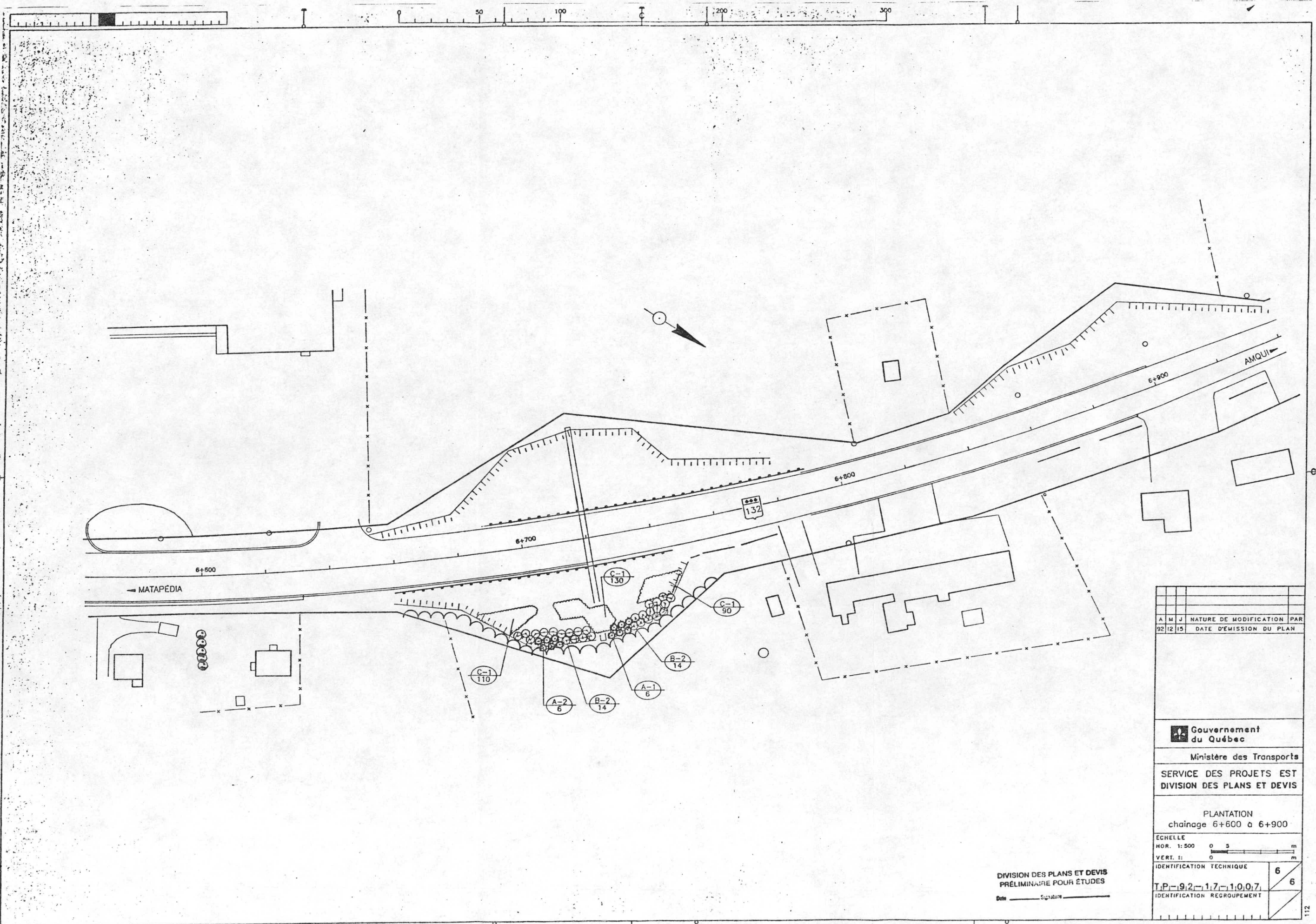

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS

PLANTATION
 chaînage 4+800 à 5+400

ECHELLE
 HOR. 1:500
 VERT. 1:

IDENTIFICATION TECHNIQUE
 T.P.-92-17-1007
 IDENTIFICATION REGROUPEMENT

DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES
 Date _____ Signature _____



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION PAR	
92	12	15	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	
 Gouvernement du Québec				
Ministère des Transports				
SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS				
PLANTATION chaînage 6+600 à 6+900				
ECHELLE HOR. 1: 500  m VERT. 1:  m				
IDENTIFICATION TECHNIQUE T.P.-9.2-1.7-1.0.0.7				6
IDENTIFICATION REGROUPEMENT				6

DIVISION DES PLANS ET DEVIS
 PRÉLIMINAIRE POUR ÉTUDES
 Date _____ Signature _____

BIBLIOGRAPHIE

Bergeron Gagnon Inc. *Réaménagement de la route 132 à Causapscal, Étude du patrimoine bâti.* Ministère des Transports du Québec, décembre 1991.

Carole Fernet et Associés Inc. *Réaménagement de la route 132 à Causapscal, Analyse des caractéristiques visuelles du paysage.* Ministère des Transports du Québec, décembre 1991.

Pluram Inc., *Ville de Causapscal, Plan et Règlement d'urbanisme,* octobre 1988.

M.R.C. de Matapédia, *Schéma d'aménagement.*

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 037 951