

# **Avis de projet**

**Réaménagement de la route 132  
Pabos Mills et Newport**

## INTRODUCTION

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Cette procédure, administrée par les Directions de l'évaluation environnementale, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55° parallèle.

En vertu de l'article 31.2 de la Loi, le promoteur d'un projet assujéti à la procédure doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Faune dans lequel il décrit la nature générale du projet. Cet avis de projet permet au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti et, dans ce cas, de préparer une directive identifiant les points essentiels à traiter dans l'étude d'impact.

Pour accroître le degré de précision de la directive, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible. Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en quinze copies.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné au :

Ministère de l'Environnement et de la Faune  
Direction de l'évaluation environnementale  
des projets industriels et en milieu hydrique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222

Ministère de l'Environnement et de la Faune  
Direction de l'évaluation environnementale  
des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 81  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3900  
Télécopieur : (418) 644-8222

À l'usage du ministère de l'Environnement  
et de la Faune

Date de réception \_\_\_\_\_

Numéro de dossier \_\_\_\_\_

**1. Promoteur** Ministère des Transports du Québec

Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Adresse 92, 2<sup>e</sup> Rue Ouest, bureau 101  
Rimouski (Québec)  
G5L 8E6

Téléphone (418) 727-3674

Télécopieur (418) 727-3673

Responsable du projet M. Jean-Louis Loranger, directeur territorial du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Chargé de l'étude d'impact sur l'environnement : Michel Michaud, M. ATDR

Adresse : Ministère des Transports du Québec  
Service du Plan, de l'analyse et du soutien technique  
Division du soutien technique  
700, boul. René-Lévesque E, 14<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone (418) 528-1356  
Télécopieur (418) 644-9662  
Courrier électronique : [michmichaud@mtq.gouv.qc.ca](mailto:michmichaud@mtq.gouv.qc.ca)

**2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)**

Non applicable

**3. Titre du projet**

Reconstruction de la route 132, Municipalités de Pabos Mills (M) et de Newport (M)

#### 4. Objectifs et justification du projet

*Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.*

---

Le projet vise à corriger les nombreuses lacunes de la route nationale 132 dans le secteur de la rivière de l'Anse aux Canards, rivière située à la limite des municipalités de Pabos Mills et Newport.

La route 132 dans ce secteur, présente des déficiences géométriques importantes qui nuisent au confort et à la sécurité des usagers. L'ensemble du secteur concerné est problématique et les lacunes observées sont multiples :

- ❑ Section type (largeur des voies de roulement, des accotements et de l'emprise) étroite, non conforme aux normes du MTQ pour une route à vocation nationale. Selon la classification fonctionnelle du réseau routier, la route 132 fait partie du réseau supérieur et elle est classée comme route nationale.
- ❑ Tracé de route sinueux qui présente trois (3) courbes dont les vitesses sécuritaires sont inférieures à 65 km/h dans une zone où la vitesse affichée est de 90 km/h., ce qui exige, de la part des conducteurs, de la vigilance et une diminution de leur vitesse à ces endroits.
- ❑ Profil vertical vallonné qui, combiné avec des courbes horizontales problématiques, réduit de façon importante la visibilité des conducteurs dans plusieurs secteurs. La visibilité aux carrefours est hors norme à plusieurs intersections et le dégagement latéral est restreint en milieu bâti.
- ❑ Drainage de la route déficient : fossés peu profonds en certains endroits.
- ❑ Structure de chaussée soumise aux effets du gel et du dégel (*soulèvements différentiels*).
- ❑ Nombre élevé d'entrées privées résidentielles et commerciales.
- ❑ Présence de plusieurs intersections avec des rues municipales alors qu'il n'y a pas de voies de virage à gauche sur la route 132 pour desservir ces intersections.
- ❑ Ce secteur de la route 132 est statistiquement identifié comme un point noir (site dangereux) au plan de la sécurité routière, car on y dénombre plusieurs accidents.
- ❑ 85% d'interdiction de dépassement sur une distance d'environ 9 km, incluant l'ensemble du secteur du projet.

Le but recherché est d'améliorer la sécurité et la mobilité des usagers en corrigeant les problèmes de la route, tout en conservant autant que possible les infrastructures existantes (route, pont, etc.).

Le projet a donc comme principaux objectifs :

- Améliorer la sécurité routière et le confort des divers usagers
- Corriger les déficiences géométriques de la route 132 pour la rendre conforme aux standards d'une route nationale du réseau supérieur
- Refaire les fondations et le drainage de la route pour assurer la pérennité de l'infrastructure et diminuer les coûts d'entretien, dans une optique de développement durable
- Continuer à desservir adéquatement la population locale et les commerces établis en bordure de la route 132.

## 5. Localisation du projet

*Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.*

---

Le projet est réalisé dans les limites des municipalités de Pabos Mills (M) et de Newport (M) (MRC du Rocher Percé et région administrative Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine), dans le secteur de la rivière de l'Anse aux Canards (voir figure 1 : plan de localisation).

De façon préliminaire, le projet devrait s'étendre sur une distance approximative de 3,9 km entre la route de l'Église Sud (à Pabos Mills) et la route des Cyr (à Newport). Il y aurait approximativement 1,2 km de projet dans les limites de la municipalité de Newport et 2,7 km dans la municipalité voisine. L'extrémité nord du projet se raccorderait au tronçon de la route 132 reconstruit par le Ministère en 1996-1997 (voir point 11) dans le secteur de la route de l'Église à Pabos Mills (à proximité de la baie Saint-Hubert).

Selon le plan cadastral du Ministère des Ressources Naturelles (MRN), le projet devrait toucher les lots nos. 15 à 23 du Rang du Chemin-Neuf et les lots 25 à 112 du Rang du Village de Newport, rangs tous les deux situés dans le cadastre du Canton de Newport. Les autres lots susceptibles d'être touchés sont situés dans les limites du cadastre de la Municipalité de Pabos. Il s'agit du lot 1

du Rang Nord de l'Anse-aux-Canards et du lot 1 dans le rang Sud de l'Anse-aux-Canards.

---

---

## 6. Propriétés de terrains

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

---

---

À notre connaissance, tous les terrains susceptibles d'être immobilisés par l'emprise du projet sont de propriété privée.

Aucune acquisition de terrain n'a encore été effectuée dans le cadre de ce projet.

---

---

---

## 7. Description du projet

*Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).*

---

---

Le projet est prévu sur une distance approximative de 3,9 km.

La route sera reconstruite à deux voies de circulation, selon une section-type soit rurale (drainage avec fossés), soit urbaine (drainage avec égout pluvial), selon le type de milieu traversé. Il s'agit d'un profil en travers de type « B » (voir figure 2 jointe), qui correspond à la norme pour une route nationale dont le DJMA est supérieur à 2 000 véhicules. L'emprise nominale utilisée sera de 45 mètres, alors que les deux voies de circulation auront 3,7 m de largeur chacune. Les accotements auront de 3 m de largeur de chaque côté de la chaussée et seront pavés sur 1,5 à 2 m de largeur pour servir au circuit cyclable de la Route verte. La vitesse affichée variera de 70 à 90 km/h selon les secteurs.

L'intervention comprend aussi la construction d'un nouveau pont selon le tracé de route à privilégier au-dessus de la rivière de l'Anse aux Canards. Le pont actuel sera démoli.

Plusieurs variantes de réalisation du projet ont déjà été élaborées, mais pour un projet initial qui était alors plus long, (environ 9 km) parce qu'il s'étendait alors de la limite ouest de Chandler jusqu'à la limite est de Newport. Il faut actualiser ces variantes pour les adapter à un projet de moindre envergure.

En plus de l'option de réaménager la route entièrement dans son axe actuel, plusieurs variantes seront étudiées afin de corriger les courbes dangereuses. La variante à privilégier devra s'écarter le moins possible du corridor de la route 132 actuelle, principalement à cause de la présence d'un grand nombre de résidences et commerces qu'il faut continuer à desservir. Même selon une variante récupérant le plus possible la route actuelle, l'amélioration de ce tronçon de route doit délaissier le corridor existant de la route 132 en certains endroits à cause du terrain accidenté et de la géométrie très déficiente (présence de courbes prononcées) à corriger. La municipalité concernée s'est prononcée en faveur d'un nouveau tracé dans le secteur visé en 1997 1998 (voir point 12). La route 132 existante sera conservée dans les zones urbanisées afin de continuer à desservir les résidences et les commerces installés le long de la route.

Les intersections avec les rues municipales le long du projet seront conservées et réaménagées de manière sécuritaire selon les normes du Ministère (en « T » ou à 90° par rapport à la future route 132). Les accès seront contrôlés le long du nouveau tracé.

Les travaux comprendront principalement du terrassement (remblai et déblai), du gravelage, des travaux de drainage, le déplacement d'utilités publiques, la construction d'un nouveau pont au dessus de la rivière de l'Anse aux Canards, du déboisement, l'immobilisation de terrain et l'expropriation de plusieurs résidences aux points de raccordement avec la route actuelle (voir point 9 pour plus de détails).

---

---

---

## 8. Description du milieu et des principales contraintes

*Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).*

---

Ce tronçon à reconstruire de la route 132 est entièrement situé dans une zone urbanisée (développement linéaire mais dense le long de la route actuelle).

Le milieu traversé a un caractère urbain en bordure immédiate de la route 132, alors que le reste du territoire se caractérise par de grands espaces boisés et la présence de plusieurs plans d'eau importants. Le barachois de la baie du Grand Pabos est le milieu écologique prédominant. Les terres boisées se retrouvent en grande partie concentrées du côté ouest de la route, alors que les autres zones habitées ainsi que les milieux écologiques et aquatiques les plus importants, se trouvent du côté est de la route 132. Le chemin de fer et les équipements récréo-touristiques se concentrent sur la zone littorale et la flèche de sable à l'embouchure du barachois.

Le relief varie de plat à vallonné : la route traverse en alternance, des secteurs où les pentes sont faibles à modérées (0 à 15%) et des zones à fortes pentes (15 à 30%) à la traversée des cours d'eau et à proximité de la baie Saint-Hubert. Le principal cours d'eau traversé par la route est la rivière de l'Anse aux Canards.

La présence de diverses infrastructures publiques et d'un secteur habité à desservir le long de la route actuelle, sont des facteurs qui limitent les possibilités de variantes de tracé. La présence de plusieurs plans d'eau à valeur écologique reconnue : rivière de l'Anse aux Canards, lac Blanc, lac Duguay, baie Saint-Hubert, sont d'autres contraintes à considérer pour la construction d'une nouvelle route.

---

---

---



## 9. Principales répercussions appréhendées

*Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).*

---

Les impacts appréhendés du projet concernent autant les composantes du milieu humain, soit; le milieu bâti et le paysage, que les composantes du milieu naturel, principalement les composantes biologiques (végétation, milieux aquatiques).

La réalisation du projet entraînera certains impacts sur les composantes du milieu naturel, en particulier sur les cours d'eau en période de construction. Les travaux de terrassement, de nivellement, de drainage, le déboisement ainsi que les interventions en milieu aquatique et en bande riveraine, sont les principales activités qui affecteront le milieu naturel.

Il y aura perte d'espaces boisés dans l'emprise du projet, mais aucune perte significative d'habitat n'est anticipée compte tenu du caractère urbanisé dense du secteur du projet. Les travaux de déblai et de remblai pourraient se traduire par un risque d'érosion du sol et d'apport de sédiments vers les cours d'eau, principalement, la rivière de l'Anse aux Canards. Ces impacts (temporaires) pourront être contrôlés par l'application de mesures d'atténuation appropriées et ils se limiteront à la durée des travaux de construction.

Pendant la phase de construction, les travaux de chantier occasionneront des impacts temporaires comme le ralentissement de la circulation, l'émission de poussière, le bruit, la perturbation de l'accès aux propriétés, la circulation de machinerie, etc.

Pour ce qui est des impacts permanents, selon une estimation préliminaire et très sommaire, il y aurait 14 bâtiments principaux à exproprier dans le cadre du projet. Il s'agirait plus précisément de 12 résidences unifamiliales, un bâtiment multifamilial et d'un commerce. Les impacts sur le milieu bâti se traduiront donc par l'expropriation de ces résidences situées dans les secteurs de raccordements du futur tracé avec la route 132 actuelle.

Le rapprochement par l'emprise projetée pourrait affecter quelques autres propriétés bâties (diminution des marges de recul avant, perte de terrain, réaménagement des entrées privées). Cependant, la grande majorité des résidants pourraient voir leur situation améliorée par un éloignement significatif de leur résidence par rapport à l'emprise projetée et à la future chaussée, car il subiraient moins de nuisances dues à la route ou au trafic (la circulation de transit emprunterait la nouvelle route).

Aucun puits d'eau potable ne peut être affecté par le projet, car il y a un réseau d'aqueduc qui dessert l'ensemble des bâtiments localisés le long de la route 132 dans les limites du projet. Le déplacement des utilités publiques est prévisible aux endroits où la nouvelle route chevauchera la route 132 actuelle.

Pour ce qui est des impacts sur l'agriculture, ils semblent négligeables. L'activité agricole est très marginale dans la zone d'étude et il n'y aurait pas de parcelles de terres agricoles à immobiliser dans le cadre du projet.

Les travaux de déboisement, les remblais et déblais pour aplanir le profil de la future route, l'ouverture d'un nouveau corridor routier, la construction d'un nouveau pont, de même que les raccordements du futur tronçon de route avec la route actuelle, modifieront les caractéristiques du paysage et altéreront la qualité du champs visuel des observateurs du milieu. Des mesures d'atténuation seront prévues pour atténuer ces impacts sur le paysage.

---

## **10. Calendrier de réalisation du projet**

*(selon les différentes phases de réalisation du projet)*

---

Le projet est inscrit à la programmation quinquennale 1999-2004 de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures, à l'axe amélioration du réseau routier, pour réalisation en fonction des disponibilités budgétaire du MTQ et de l'avancement des étapes de préparation du projet.

Ce projet est jugé prioritaire par la direction territoriale du ministère des Transports du Québec.

---

## **11. Phases ultérieures et projets connexes**

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

---

Au milieu des années 70, le MTQ a préparé un projet visant la reconstruction de la route 132 entre Chandler et Newport.

Brièvement, (voir point 12 qui suit pour plus de détails) la municipalité de Pabos Mills n'a jamais entièrement accepté le projet parce que les nouveaux tracés proposés laissaient des parties de la route existante à la charge de la municipalité. Le MTQ et la municipalité s'entendait toutefois sur la reconstruction de la route 132 selon l'axe actuel entre Chandler et la baie Saint-Hubert.

Ce n'est qu'en 1997 et 1998 qu'il y a eu un consensus sur les secteurs de la route 132 à reconstruire selon un nouveau corridor.

En 1992, le MTQ a scindé le projet initial en deux parties distinctes : nord et sud. En 1995 et 1996, le Ministère a asphalté les accotements de la route 132 dans les limites de Pabos Mills et installé de l'éclairage sur le pont de la rivière de l'Anse aux Canards. En 1996 et 1997, le MTQ a reconstruit la route 132 sur une longueur de 0,78 km (en récupérant le corridor de la route existante) pour corriger la courbe dans le secteur de la route de l'Église (voir figure 1). Enfin, plus récemment, en 1998, le Ministère a effectué des travaux de dégagement latéral (déblai dans les pentes des talus) pour améliorer la visibilité à l'approche ouest du pont de la rivière de l'Anse aux Canards.

Le projet qui est l'objet du présent avis correspond à celui de la « partie Sud ».

---

---

---

## 12. Remarques

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

---

Au milieu des années 70, le Ministère des Transports a préparé un projet visant la reconstruction de la route 132 entre Chandler et Newport.

En 1976, un plan d'avant projet a été soumis aux municipalités concernées. Le projet consistait à construire une nouvelle route en contournant les municipalités localisées sur le parcours de la route 132 actuelle. Plusieurs municipalités se prononcèrent en faveur du réaménagement de la route 132 dans son axe existant plutôt que de construire une voie de contournement. Le projet évolua et une dizaine d'années plus tard, seul le contournement de la municipalité de Pabos Mills était prévu par rapport au projet initial.

Cependant, la municipalité de Pabos Mills n'a jamais entièrement accepté le projet proposé parce que le nouveau corridor privilégié dans Pabos Mills, laissait des parties de la route 132 actuelle à la charge de la municipalité. Le MTQ et la municipalité se sont toutefois entendu pour une reconstruction de la route 132 dans son corridor existant entre Chandler et la baie Saint-Hubert.

De 1976 à 1989, il y a eu des présentations et des discussions sur le projet. La municipalité de Pabos Mills acceptait le projet dans sa partie nord (réaménagement dans l'axe existant) et pour le secteur du pont de la rivière de l'Anse aux Canards (route 132 dans un nouveau corridor), mais le refusait pour le secteur localisé entre la route des Olsen Sud et la baie Saint-Hubert (route 132 dans un nouveau corridor), soit, le secteur de la courbe de la route de l'Église.

En 1992, le MTQ a scindé le projet en deux parties (nord et sud, à peu près d'égale longueur) à la demande de la municipalité de Pabos Mills, en même temps qu'il prévoyait intervenir à court terme pour corriger la courbe dangereuse dans le secteur de la route de l'Église (inclut dans la partie Nord et correspondant au secteur litigieux localisé entre la route des Olsen Sud et la baie Saint-Hubert, où la municipalité refusait tout nouveau tracé).

En 1997 et 1998, par l'adoption de résolutions, la municipalité accepta la position du MTQ.

---

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

Signé le 99-11-11

par Michel Michaud

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET

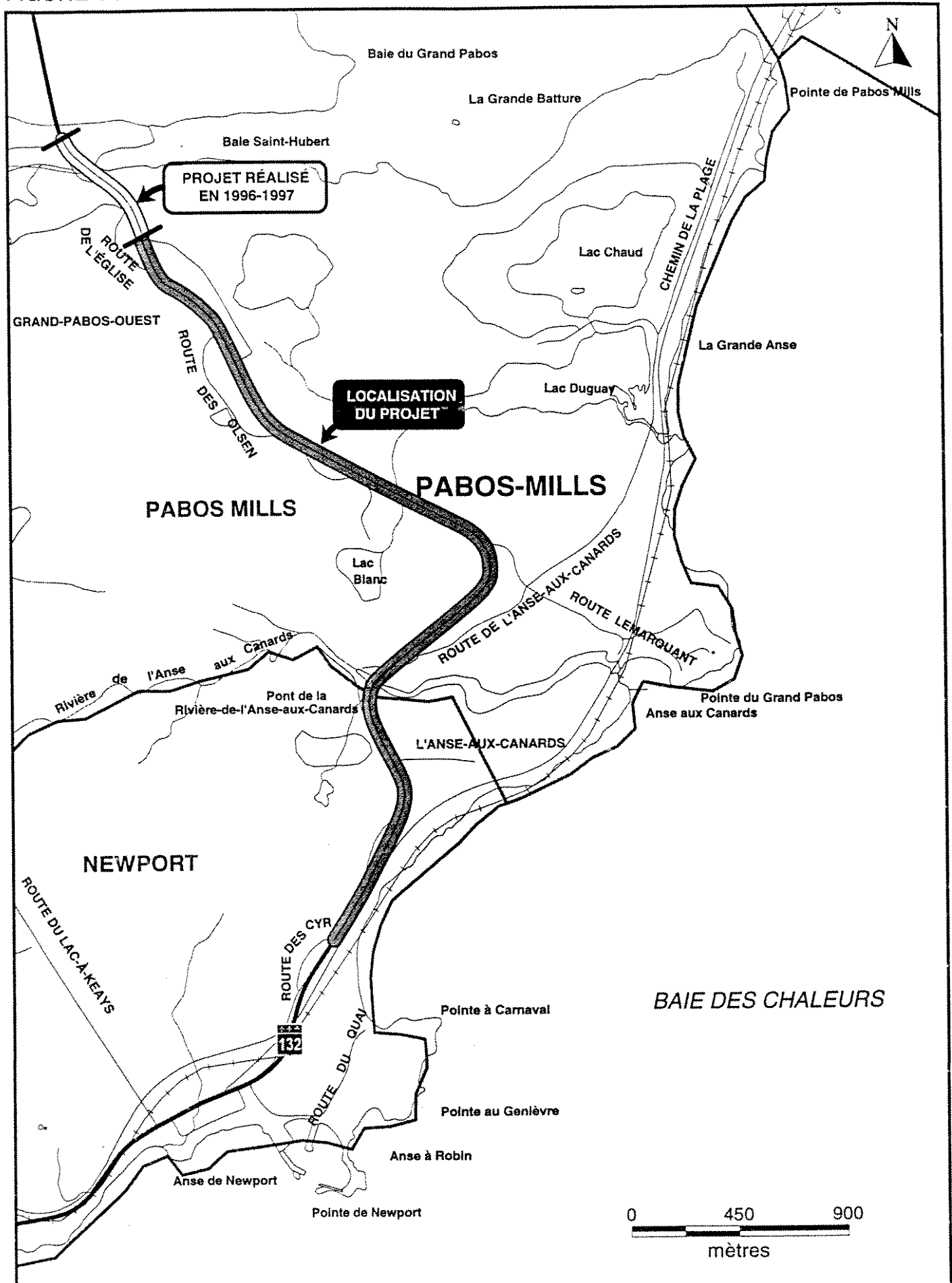
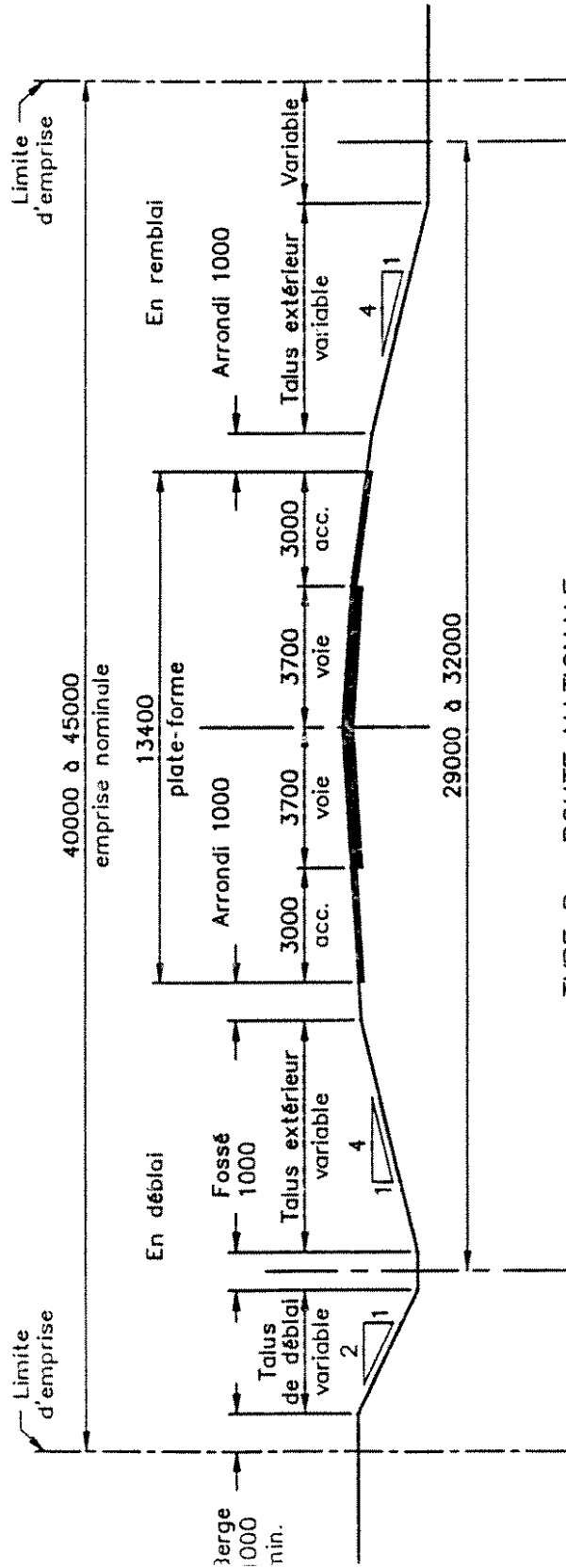
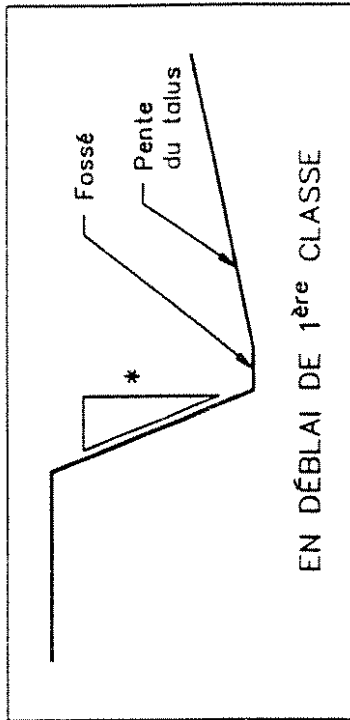




Figure 2 : PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL  
DE TYPE « B »

ROUTE NATIONALE D.J.M.A. > 2000



• Pour les déblais de 1<sup>re</sup> classe se référer au Tome II – Construction routière, chapitre 1 «Terrassement».

Notes :

- lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une sur largeur de 1,3 m est requise en sur largeur à l'accotement;
- les cotes sont en millimètres.