



Étude d'Impact sur l'Environnement
déposée au ministre du Développement durable et des Parcs du Québec

Rapport Principal

Réaménagement de la Route 132 - Ville de Chandler
Quartiers Newport et Pabos Mills
Projet numéro 20-3172-7802-B

Mars 2005

Transports
Québec



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

Jean-Louis Loranger	Ingénieur, directeur
Victor Bérubé	Ingénieur, chef du Service des inventaires et du Plan
Charles-Henri Blais	Ingénieur, chargé de projet, Service des projets
Louis Belzile	Biologiste, Service des inventaires et du Plan
Serge Rhéaume	Biologiste, Service des inventaires et du Plan

Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique

Service du soutien technique

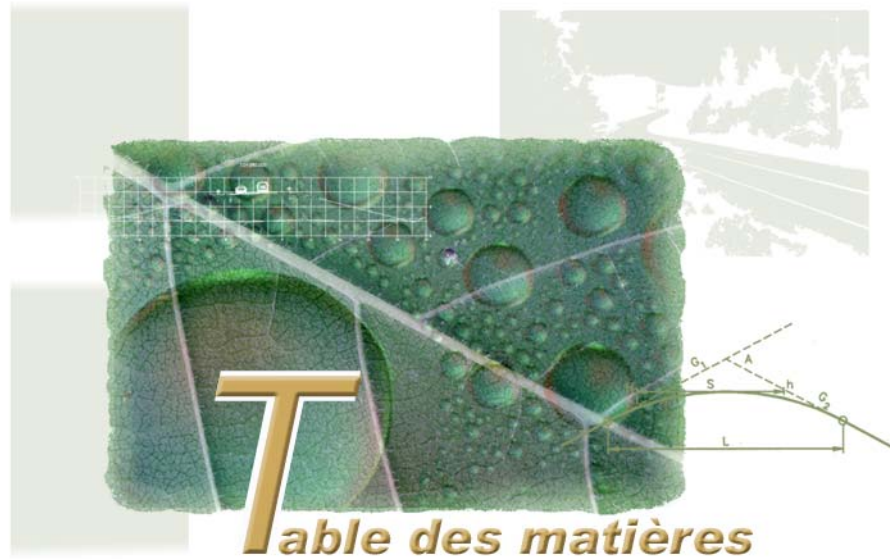
Yvon Villeneuve	Ingénieur, chef de service
Michel Michaud	Géographe, aménagiste, chargé d'étude
Frédéric Beaupré	Ingénieur
Fabien Bouchard	Technicien, CAO-DAO
Robert Delisle	Biologiste
Sylvie Demers	Aménagiste
Désirée-Emmanuelle Duchaine	Archéologue
Carole Dumont	Cartographe
Nicolas Gignac	Géographe stagiaire
Carole Grenier	Technicienne
Fabien Lecours	Architecte du paysage
Pierre Lord	Ingénieur
Carol Martineau	Ingénieur
Charles Morin	Ingénieur
Denis Roy	Archéologue
Ghislaine Veilleux	Infographiste

Direction des structures

Daniel Bernard	Ingénieur
André Gagnon	Ingénieur
Christian Poirier	Ingénieur

Service géotechnique et géologie

Paul-André Paquet	Chef d'équipe en sondage
-------------------	--------------------------



ÉQUIPE DE TRAVAIL.....	I
TABLE DES MATIÈRES.....	III
LISTE DES TABLEAUX.....	VII
LISTE DES FIGURES.....	IX
LISTE DES ANNEXES	XI
1. HISTORIQUE ET CONTEXTE DU PROJET	1
2. RAISON D'ÊTRE DU PROJET.....	5
2.1 Caractéristiques de la circulation.....	5
2.1.1 Données de circulation	5
2.1.2 Niveau de service actuel	12
2.1.3 Projection de la circulation	13
2.1.4 Niveau de service projeté.....	14
2.2 Sécurité routière.....	15
2.2.1 Description du profil en travers de la route existante	15
2.2.2 Répartition des accidents	15
2.2.3 Analyse des segments et de leurs composantes	18
2.2.3.1 Segment S-1: route Olsen.....	20
2.2.3.2 Segment S-2 : rivière de l'Anse aux Canards.....	24
2.2.3.3 Segment S-3 : route des Cyr.....	28
2.3 Nécessité d'intervention	30
2.4 Objectifs du projet.....	31

3. DESCRIPTION DES COMPOSANTES DU MILIEU	33
3.1 Délimitation de la zone à l'étude.....	33
3.2 Milieu physique.....	34
3.2.1 Climatologie régionale.....	34
3.2.2 Physiographie.....	36
3.2.3 Topographie.....	37
3.2.4 Géologie.....	37
3.2.5 Morpho-sédimentologie.....	37
3.2.5.1 Géomorphogénèse et paléoenvironnement.....	38
3.2.5.2 Réseau hydrographique.....	39
3.3 Composantes biologiques.....	40
3.3.1 Végétation.....	40
3.3.1.1 Écosystèmes forestiers exceptionnels et d'intérêt phytosociologique.....	41
3.3.1.2 Plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.....	42
3.3.2 Faune ichthyenne.....	43
3.3.2.1 Rivière de l'Anse aux Canards.....	43
3.3.2.2 Le lac Blanc et son émissaire.....	45
3.3.3 Faune avienne.....	45
3.3.3.1 Méthodes de recensement de l'avifaune.....	45
3.3.3.2 Peuplements aviaires dans les différents biotopes rencontrés.....	47
3.3.3.3 Généralités sur l'avifaune.....	51
3.3.3.4 Nombre de couples nicheurs touchés.....	51
3.4 Portrait socioéconomique.....	53
3.4.1 Démographie.....	53
3.4.2 Emploi et structure de l'activité économique.....	54
3.5 Utilisation du sol.....	55
3.5.1 Caractéristique du milieu bâti.....	55
3.5.2 Territoires forestier et agricole.....	56
3.5.3 Carrières, gravières et sablières.....	56
3.5.4 Équipements récréotouristiques.....	56
3.5.5 Infrastructures et utilités publiques.....	57
3.5.5.1 Aqueduc et égout.....	57
3.5.5.2 Infrastructures de transport d'énergie.....	57
3.5.5.3 Infrastructures ferroviaires.....	58
3.6 Aménagement du territoire.....	58
3.6.1 Grandes affectations du territoire de la MRC Le Rocher-Percé.....	58
3.6.1.1 Zones de contraintes.....	59
3.6.1.2 Dispositions pertinentes du document complémentaire.....	60
3.6.2 Affectations du sol de la municipalité.....	60
3.6.3 Projets municipaux.....	61
3.6.3.1 Projets d'expansion résidentielle.....	61
3.6.3.2 Projets d'assainissement des eaux.....	61
3.6.4 Orientations en aménagement du territoire et en transport.....	62
3.6.4.1 Orientations du schéma d'aménagement de la MRC Le Rocher-Percé.....	62
3.6.4.2 Orientations municipales.....	62
3.7 Inventaire des caractéristiques visuelles du paysage.....	64

3.7.1	Positionnement par rapport au paysage régional	64
3.7.2	Caractéristiques visuelles du paysage.....	64
3.8	Archéologie	66
3.8.1	Cadre légal.....	66
3.8.2	Inventaire des données.....	67
3.9	Portrait de l'environnement sonore actuel.....	68
3.9.1	Niveau de bruit relevé.....	68
3.9.2	Calibrage du modèle.....	68
3.9.3	Climat sonore actuel	69
4.	ANALYSE COMPARATIVE DE DEUX VARIANTES DE TRACÉ	71
4.1	Description des variantes de tracé	72
4.1.1	Variante A « urbaine » : tracé dans le corridor actuel de la route 132.....	72
4.1.1.1	<i>Sous-variante « A1 » : décalage de la route 132 vers l'ouest</i>	<i>73</i>
4.1.1.2	<i>Sous-variante « A2 » : décalage de la route 132 vers l'est</i>	<i>73</i>
4.1.1.3	<i>Sous-variante « A3 » : conserve intacte la partie au nord de l'actuelle route 132</i>	<i>74</i>
4.1.2	Variante B « contournement » : tracé à l'est du corridor actuel de la route 132.....	75
4.1.2.1	<i>Sous-variante « B1 » : tracé légèrement à l'est du corridor actuel de la route 132 ..</i>	<i>75</i>
4.1.2.2	<i>Sous-variante « B2 » : tracé mitoyen entre les sous-variantes « B1 » et « B3 »</i>	<i>75</i>
4.1.2.3	<i>Sous-variante « B3 » : tracé à l'est de la sous-variante « B2 »</i>	<i>76</i>
4.2	Consultations du milieu	76
4.3	Choix de la variante retenue	77
5.	DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA VARIANTE RETENUE (B3)	83
6.	IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION.....	89
6.1	Méthode d'analyse et d'évaluation des impacts	89
6.1.1	Attribution de la cote d'importance absolue.....	90
6.1.2	Mesures d'atténuation et de compensation.....	92
6.1.3	Impact résiduel	92
6.1.4	Présentation des résultats.....	92
6.2	Impacts sur le milieu naturel	93
6.2.1	Couvert végétal, faune et habitats.....	93
6.2.2	Impacts sur les milieux humides.....	98
6.3	Impacts sur le milieu humain.....	100
6.3.1	Impacts sur les orientations d'aménagement du territoire	100
6.3.2	Impacts et mesures d'atténuation pour le bâti et l'utilisation du sol.....	102
6.3.2.1	<i>Milieu bâti.....</i>	<i>102</i>
6.3.2.2	<i>Utilisation du sol : impacts sur les propriétés non bâties</i>	<i>106</i>
6.3.2.3	<i>Impacts temporaires et mesures d'atténuation</i>	<i>108</i>
6.3.3	Impacts et mesures d'atténuation sur le paysage	109
6.3.4	Impacts sur les biens archéologiques.....	110
6.3.4.1	<i>Potentiel archéologique</i>	<i>110</i>
6.3.4.2	<i>Mesures d'atténuation.....</i>	<i>111</i>

6.3.5	Impacts sonores et mesures d'atténuation	112
6.3.5.1	Évaluation du climat sonore de la route 132 existante lors de l'année d'ouverture (2007)	112
6.3.5.2	Évaluation du climat sonore de la variante B3, à l'ouverture (2007)	113
6.3.5.3	Évaluation du climat sonore de la variante B3, 10 ans après l'année d'ouverture (2017)	115
6.3.5.4	Impact durant les travaux de construction	117
6.3.5.5	L'analyse des mesures d'atténuation pour quatre résidences	117
6.4	Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation.....	119
6.4.1	Milieu naturel.....	119
6.4.2	Milieu humain	120
7.	PLAN DES MESURES D'URGENCE	135
7.1	Mesures d'urgence	135
7.1.1	Situations gérées sur le plan local	136
7.1.2	Situations gérées sur le plan national	137
7.1.3	Accréditation du personnel.....	138
7.1.4	Communication en situation d'urgence.....	138
7.1.5	Liste des personnes responsables au MTQ.....	139
8.	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL.....	141
8.1	Programme de surveillance environnementale.....	141
8.2	Programme de suivi environnemental.....	142
8.2.1	Les puits d'eau potable susceptibles d'être affectés par le projet.....	142
8.2.2	Le climat sonore pendant les travaux et cinq ans après l'ouverture de la route	142
8.2.3	Les aménagements paysagers.....	142
9.	DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	143
10.	CONCLUSION	147
	BIBLIOGRAPHIE	149



Liste des tableaux

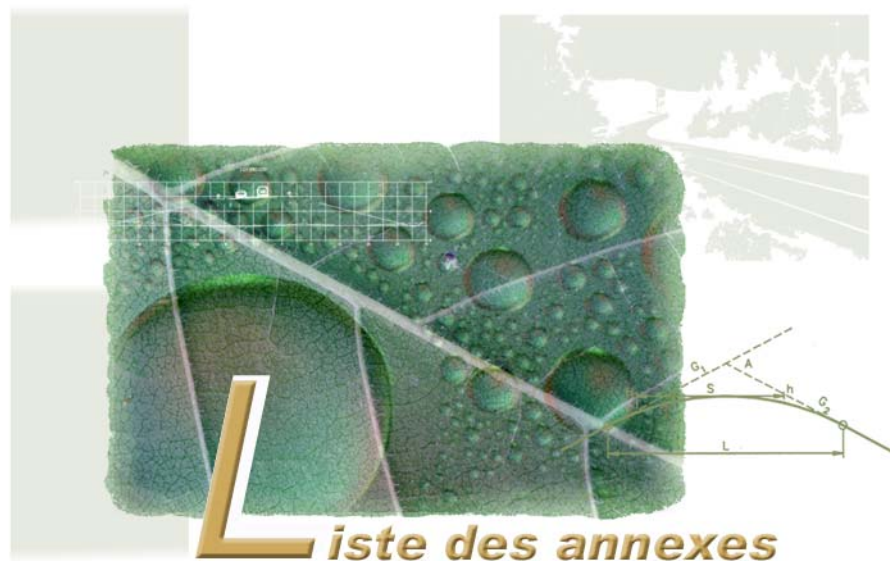
Tableau 1	Débits journaliers moyens mensuels à la station de comptage permanente de Maria : 2003.....	9
Tableau 2	Évaluation du niveau de service sur la route 132 actuelle pour l'année 2003.....	13
Tableau 3	Évaluation du niveau de service sur la route 132 actuelle pour l'an 2020 à un taux d'accroissement linéaire initial de 2,7 %	14
Tableau 4	Identification et limites des segments analysés	18
Tableau 5	Caractéristiques des courbes horizontales du segment S-1	20
Tableau 6	Caractéristiques des courbes verticales du segment S-1	20
Tableau 7	Accidents aux intersections du segment S-1	21
Tableau 8	Description des 32 accidents sur le segment S-1	22
Tableau 9	Caractéristiques des courbes horizontales du segment S-2.....	24
Tableau 10	Caractéristiques des courbes verticales du segment S-2	25
Tableau 11	Accidents aux intersections du segment S-2	25
Tableau 12	Description des 31 accidents sur le segment S-2	26
Tableau 13	Caractéristique de la courbe horizontale du segment S-3	28
Tableau 14	Caractéristiques des courbes verticales du segment S-3.....	29
Tableau 15	Accidents à l'intersection du segment 3.....	29
Tableau 16	Description des trois accidents sur le segment S-3	29
Tableau 17	Statistiques mensuelles et annuelles sur la température et les précipitations à la station de Port-Daniel :1970-1999	35
Tableau 18	Statistiques sur les vents à la station de Port-Daniel : 1977-1999	36

Tableau 19	Espèces de poissons présentes dans la rivière de l'Anse aux Canards lors de l'inventaire ichtyologique du 6 juillet 2000	44
Tableau 20	Espèces présentes dans le lac Duguay	45
Tableau 21	Peuplement aviaire des lisières de forêt (n = 9 points d'écoute)	47
Tableau 22	Peuplement aviaire des groupements de résineux (n = 3 points d'écoute)	48
Tableau 23	Peuplement aviaire des groupements de résineux accompagnés de feuillus d'essences intolérantes (n = 3 points d'écoute)	49
Tableau 24	Peuplement aviaire des groupements de feuillus d'essences intolérantes accompagnées de résineux (n = 1 point d'écoute)	49
Tableau 25	Peuplement aviaire des aulnaies (n = 4 points d'écoute)	50
Tableau 26	Peuplement aviaire des prés en reboisement (n = 2 points d'écoute)	50
Tableau 27	Peuplement aviaire de la tourbière à <i>Ledum Groenlandicum</i> parsemée d'Épinettes noires (n = 2 points d'écoute)	51
Tableau 28	Nombre de couples nicheurs d'oiseaux touchés par le projet d'amélioration de la route 132 à Pabos Mills selon la variante retenue (B3)	52
Tableau 29	Orientations de l'ancienne municipalité de Pabos Mills	63
Tableau 30	Orientations de l'ancienne municipalité de Newport	64
Tableau 31	Niveaux sonores simulés en comparaison avec ceux observés	69
Tableau 32	Qualité de l'environnement sonore actuel	70
Tableau 33	Analyse comparative des variantes de tracé étudiées	80
Tableau 34	Caractéristiques du tracé en plan de la variante retenue (B3)	84
Tableau 35	Caractéristiques du profil en long de la variante retenue (B3)	85
Tableau 36	Identification des milieux	92
Tableau 37	Grille de détermination de l'importance absolue des impacts	92
Tableau 38	Guide pour l'appréciation de l'intensité de l'impact environnemental dans le cas de la perte d'une marge de recul avant	103
Tableau 39	Qualité de l'environnement sonore de la route existante durant l'année d'ouverture (2007)	113
Tableau 40	Débits de circulation utilisés pour les simulations sonores en 2007 et 2017	113
Tableau 41	Nombre de résidences en fonction du niveau de gêne sonore avant et après l'ouverture du projet	115
Tableau 42	Nombre de résidences en fonction du niveau de gêne sonore à l'ouverture du projet et 10 ans plus tard	116
Tableau 43	Adresse des résidences ayant un impact sonore fort à moyen	116
Tableau 44	Niveau sonore résultant suite à la mise en place des écrans	118
Tableau 45	Niveau sonore résultant suite à la mise en place des écrans	119
Tableau 46	Tableau des impacts et des mesures d'atténuation et de compensation	121

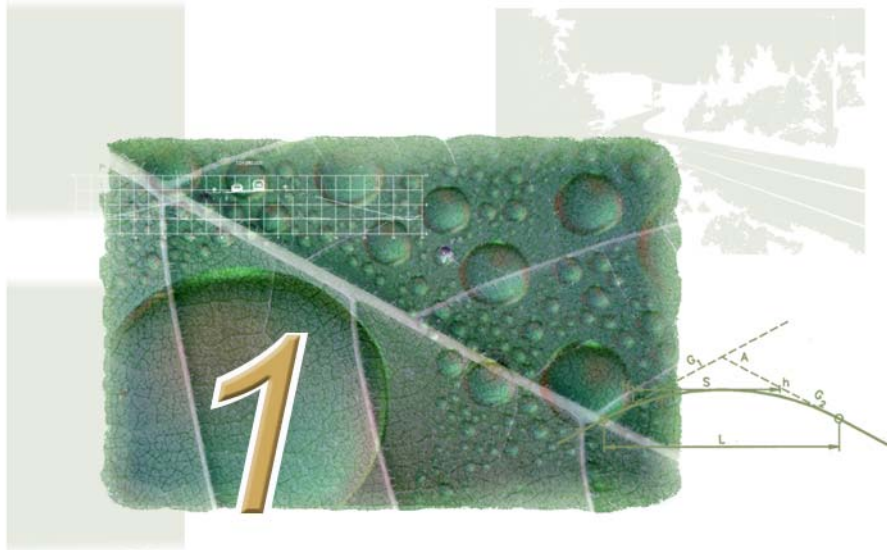


Liste des figures

Figure 1	Localisation du projet et de la zone à l'étude	3
Figure 2	Localisation détaillée du projet.....	4
Figure 3	Variation du débit journalier moyen annuel sur la route 132 entre Percé et Matapédia : 2003	6
Figure 4	Évolution des débits journaliers moyens annuels, estivaux et hivernaux à la station d'échantillonnage de Pabos Mills : 1978-2003.....	7
Figure 5	Comparaison de l'évolution des débits journaliers moyens annuels à Maria et à Pabos Mills : 1978-2003	8
Figure 6	Débits journaliers mensuels observés sur la route 132 à Maria : 2003.....	9
Figure 7	Volume horaire en ordre décroissant observé pour l'année 2003 à la station de comptage permanente sur la route 132 à Maria	10
Figure 8	Volume horaire en ordre décroissant observé pour les 200 heures les plus achalandées de l'année 2003 à la station de comptage permanente sur la route 132 à Maria.....	11
Figure 9	Débits journaliers mensuels de camionnage sur la Route 132 à Maria : 2003	12
Figure 10	Projection des débits journaliers moyens annuels de circulation sur le tronçon de la route 132 à Pabos Mills selon deux hypothèses	14
Figure 11	Localisation des trois segments pour l'analyse de sécurité	16
Figure 12	Répartition des accidents selon les années.....	17
Figure 13	Répartition des accidents selon les mois de l'année	17
Figure 14	Localisation des courbes pour l'analyse de sécurité.....	19
Figure 15	Profil en travers en milieu rural (type B).....	86
Figure 16	Profil en travers en milieu semi-urbain (type B)	87
Figure 17	Diagramme de masse de la variante retenue (B3).	88
Figure 18	Représentation schématique de la méthode de cotation de l'importance des impacts	91



- ANNEXE 1 :** AVIS DE PROJET.
- ANNEXE 2 :** DIRECTIVE.
- ANNEXE 3 :** SCHÉMAS D'ACCIDENTS.
- ANNEXE 4 :** MILIEU NATUREL.
- ANNEXE 5 :** DÉTAILS SUR L'ÉVALUATION DES IMPACTS SONORES.
- ANNEXE 6 :** RÉPERTOIRE PHOTOGRAPHIQUE.
- ANNEXE 7 :** LISTE DES CARTES.
- ANNEXE 8 :** ACQUISITION D'IMMEUBLES À DES FINS GOUVERNEMENTALES.
- ANNEXE 9 :** CONSULTATIONS PUBLIQUES ET RÉOLUTIONS MUNICIPALES.
- ANNEXE 10 :** SIMULATIONS VISUELLES.



Historique et contexte du projet

Ce projet concerne un tronçon de la route 132 qui traverse les secteurs urbains des quartiers de Newport et de Pabos Mills, situés dans la nouvelle ville de Chandler¹ en Gaspésie, à environ 60 km à l'ouest de Percé. Le projet est délimité par l'intersection est de la route des Cyr, dans le quartier de Newport et l'intersection est de la route de l'Église, dans le quartier de Pabos Mills. Le projet couvre une longueur d'environ 3,9 km (figure 1). La localisation détaillée du projet est indiquée à la figure 2.

Entre les limites du quartier de Newport et de la municipalité de Grande-Rivière, la route 132 a fait l'objet de plusieurs travaux de réfection. Ainsi, la route 132 s'ouvre maintenant sur quatre voies dans le centre-ville de l'ancienne municipalité de Chandler. Elle a été reconstruite dans les limites de la municipalité de Grande-Rivière, à la fin des années 90. Cette route est réaménagée sur une distance de 4,7 km dans l'ancienne municipalité de Pabos, en 1997-1998, puis sur une longueur de 5,3 km dans l'ancienne municipalité de Newport, entre 1999 et 2001.

Le tronçon de la route 132 à l'étude présente des courbes et des pentes qui ne respectent pas les normes ministérielles. La géométrie et le profil doivent être corrigés. Afin d'assurer la sécurité des usagers, le ministère des Transports a procédé à des travaux temporaires tel que l'éclairage du pont de la rivière de l'Anse aux Canards et l'asphaltage des accotements de la route. Ces travaux favorisent un meilleur dégagement latéral afin d'améliorer la visibilité dans la courbe à l'approche ouest du pont de la rivière aux Canards. En 1996 et 1997, la reconstruction d'un court tronçon de 0,78 km de part et d'autre de la baie Saint-Hubert a corrigé une courbe prononcée de ce secteur (voir figure 2). Par la même occasion, le

1. Les municipalités de Pabos Mills et de Newport ont été fusionnées avec les municipalités voisines de Pabos, de Saint-François-de-Pabos et de Chandler, pour former la nouvelle ville de Chandler le 27 juin 2001.

Ministère a fermé l'une des deux intersections de la route 132 avec la route de l'Église. L'extrémité nord du présent projet se raccorde à ce tronçon réaménagé en 1996-1997.

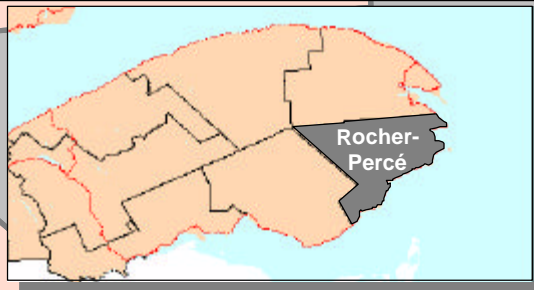
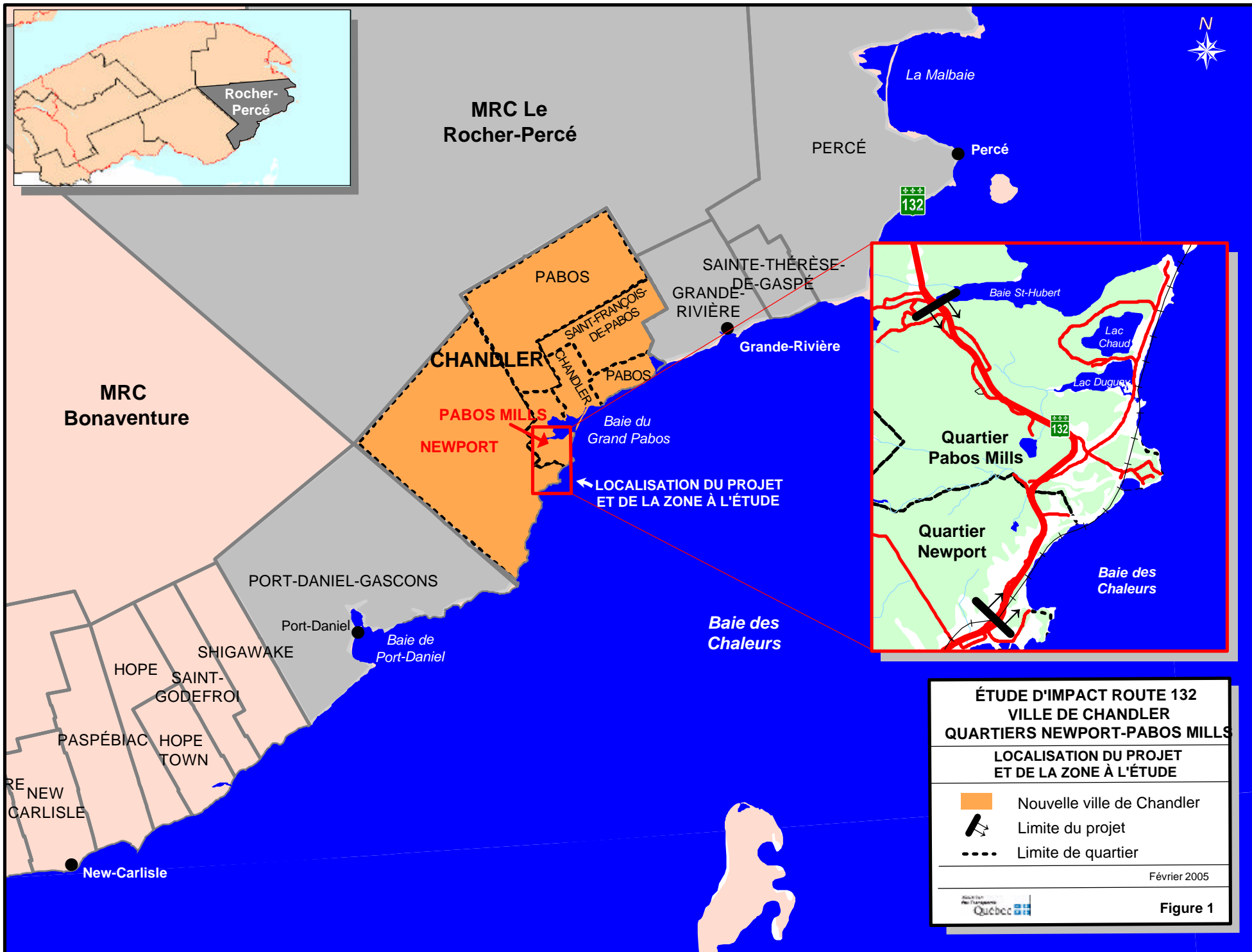
Compte tenu que l'emprise moyenne requise est supérieure à 35 mètres et que les travaux s'étendent sur plus d'un kilomètre, le projet est assujéti à l'obtention d'un certificat d'autorisation pour sa réalisation (décret du gouvernement), conformément à la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

L'échéancier prévu pour la réalisation du projet est conditionnel à l'émission du décret gouvernemental et à la disponibilité des budgets au ministère des Transports. Après l'obtention des autorisations, il faut généralement compter deux à trois années pour la production des plans et devis, l'acquisition de l'emprise, les appels d'offres et l'attribution des contrats. La période de construction devrait s'étendre sur plus d'une année, compte tenu de l'envergure du projet.

Le présent document constitue l'étude d'impact sur l'environnement réalisée conformément à la directive du ministère de l'Environnement du Québec², devenu le ministère du Développement durable et des Parcs le 18 février 2005.

Suivant sa Politique sur l'environnement, adoptée en septembre 1992, le ministère des Transports du Québec a appliqué les principes du développement durable dès la conception du projet. En effet, le type d'intervention choisi minimise les impacts sur les milieux naturel et humain. Il respecte également les attentes de la population et des élus municipaux puisque l'option présentée est le résultat d'un processus de consultation qui s'inscrit dans les objectifs du Ministère.

2. La directive est à l'Annexe 2



MRC Le Rocher-Percé

PERCÉ

La Malbaie

Percé

132

SAINTE-THERÈSE-DE-GASPÉ
GRANDE-RIVIÈRE

Grande-Rivière

PABOS

CHANDLER

CHANDLER

CHANDLER

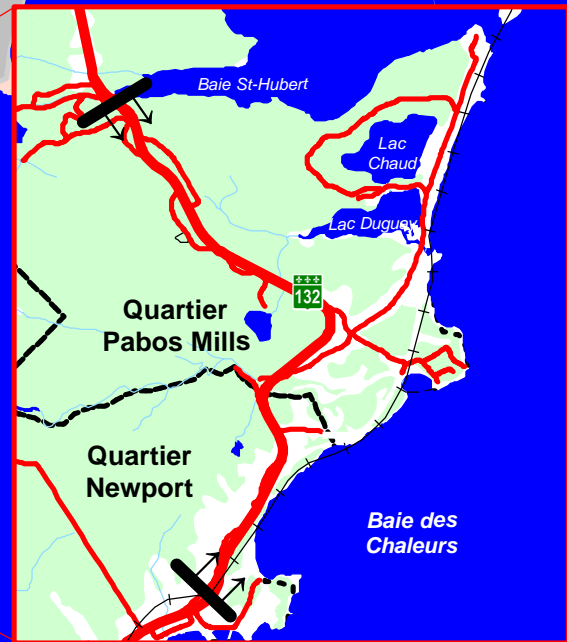
PABOS

PABOS MILLS

NEWPORT

Baie du Grand Pabos

LOCALISATION DU PROJET
ET DE LA ZONE À L'ÉTUDE



Quartier Pabos Mills

Quartier Newport

Baie St-Hubert

Lac Chaud

Lac Duguey

132

Baie des Chaleurs

MRC Bonaventure

PORT-DANIEL-GASCONS

Port-Daniel

Baie de Port-Daniel

Baie des Chaleurs

SHIGAWAKE

HOPE

SAINT-GODEFROI

PASPÉBIAC

HOPE TOWN

RE NEW CARLISLE

New-Carlisle



FIGURE 2 : LOCALISATION DÉTAILLÉE DU PROJET

