

**PR1**

Réaménagement de la route 132 à Oak  
Bay sur le territoire de Pointe-à-la-Croix  
Pointe-à-la-Croix 6211-06-093

# Avis de projet

## 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) 844-8222

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) 844-8222

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

700, boul. René-Lévesque E, 14<sup>e</sup> étage

Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone (418) 528-1356

Télécopieur (418) 644-9662

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

**3. Titre du projet**

Reconstruction de la route 132, secteur de Oak Bay, Municipalité de Pointe-à-la-Croix (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 localité d'Oak Bay, dans les limites de la municipalité de Pointe-à-la-Croix. En effet, la route 132 dans ce secteur, présente plusieurs déficiences géométriques qui nuisent au confort et à la sécurité des usagers :

- ❑ Section type (largeur des voies de roulement, des accotements et de l'emprise) 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 hors normes (dites sous-standard) dont les vitesses affichées sont réduites à 55 km/h, 65 km/h et 75 km/h, dans une zone de 90 km/h.
- ❑ Profil vertical généralement vallonné qui, combiné avec des courbes, réduit de façon importante la visibilité à l'arrêt dans plusieurs secteurs.
- ❑ Drainage de la route déficient : fossés peu profonds en certains endroits
- ❑ Structure de chaussée soumise aux effets du gel et du dégel (soulèvements différentiels)
- ❑ État de détérioration avancé de la chaussée : fissures ornières, carrelage, rugosité, etc.
- ❑ La route 132 dans le secteur visé, comporte aussi un passage à niveau sans barrière de protection, dont l'angle de croisement avec la voie ferrée est très aigu ( $22^{\circ}$ ) et la géométrie déficiente.
- ❑ 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.
- ❑ 90% d'interdiction de dépassement sur l'ensemble du secteur du projet

Le projet a donc comme principaux objectifs :

- ❑ Corriger les déficiences géométriques de la route 132 pour la rendre conforme aux standards d'une route nationale du réseau supérieur
- ❑ Améliorer la sécurité routière et le confort des divers usagers
- ❑ Refaire les fondations et la structure de la route pour assurer la pérennité de l'infrastructure et diminuer les coûts d'entretien, dans un optique de développement durable
- ❑ Continuer à desservir adéquatement la population locale établie 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 entièrement réalisé dans les limites de la municipalité de Pointe-à-la-Croix (MRC d'Avignon et région administrative Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine), dans le secteur de la localité de Oak Bay (voir figure 1 : plan de localisation).

De façon préliminaire, le projet devrait débiter à proximité de l'intersection du chemin Shipyard (route Green) pour se poursuivre en direction ouest sur une distance d'environ 5 km afin de rejoindre le tronçon de la route 132 reconstruit par le Ministère en 1972. Selon le plan cadastral (22B 02-200-0102, échelle 1 :20 000) du Ministère des Richesses Naturelles (MRN), le projet devrait toucher les lots nos. 4 à 28 du Rang Pointe au Chêne, dans les limites du cadastre du Canton de Mann.

---



---



---

## 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 cinq km. Le projet est situé entre deux secteurs déjà reconstruit de la route 132.

La route sera reconstruite à deux voies de circulation, selon une section-type rurale (drainage avec fossés), soit, un profil en travers en milieu rural 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 40m, alors que les deux voies de circulation auront 3,7 m de largeur chacune. Les accotements auront de 3m 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.

Plusieurs variantes de réalisation du projet ont été élaborées déjà, mais pour un projet initial qui était alors d'environ 3,0 à 3,3 km de longueur selon les variantes de tracé (voir figure 3) et qui prévoyait la construction d'un viaduc pour éliminer le passage à niveau avec la voie ferrée. Les trois variantes en question (variantes 1-2 et 3) ont fait l'objet d'un plan d'avant projet (TL-76-12-0014). Le projet a été allongé depuis et les variantes doivent être révisées en conséquence, de même que l'opportunité de construire un viaduc au croisement de la route 132 et de la voie ferrée. La figure 3 est donc fournie à titre préliminaire.

L'une des variantes actuellement à l'étude (variante 1), a pour but de corriger les courbes dangereuses en s'écartant le moins possible de l'axe central de la route 132 actuelle. Même selon une variante récupérant le plus possible la route actuelle, l'amélioration de ce tronçon de route ne peut pas être complètement réalisé dans l'axe existant de la route 132 à cause du terrain accidenté et de la présence de courbes prononcées à corriger : la nouvelle route délaisse le tracé actuel en certains endroits. La municipalité concernée s'était prononcée en faveur de la variante I en mars 1985.

Si la route est reconstruite dans un nouveau corridor, la variante la plus plausible emprunterait un nouveau tracé au sud de la voie ferrée sur une distance d'environ 2,7 km. Le passage à niveau existant serait éliminé grâce au contournement de la voie ferrée par le sud. Un nouveau passage à niveau serait cependant à construire à environ 1,5 km au sud-ouest de l'intersection de la route Shipyard (route Green). Finalement, le nouveau tracé se raccorderait à la route 132 existante entre ce nouveau passage à niveau et l'intersection avec la route Shipyard, intersection qui sera réaménagée.

Les intersections avec les rues secondaires le long du projet (chemin Shipyard, chemin d'accès aux installations de Pavage Beau Bassin et route des Chalets) seront conservées et mais réaménagées de manière sécuritaire selon les normes du Ministère (en « T » ou à 90° par rapport à la future route 132).

Les variantes de projets que nous étudierons comprendront soit le maintien du passage à niveau, soit son élimination par la construction d'un viaduc. Advenant la reconstruction de la route dans un nouveau corridor, la partie de la route 132 contournée serait rétrocédée à la municipalité, qui en assumerait la gestion et les coûts d'entretien.

Les travaux comprendront principalement du terrassement (remblai et déblai), du gravelage, des travaux de drainage, le déplacement d'utilités publiques, soit la construction d'un viaduc, le maintien du passage à niveau actuel ou la construction d'un nouveau passage à niveau selon l'option privilégiée, du déboisement, l'immobilisation de terrain et l'expropriation de quelques bâtiments au besoin.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## 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 rurale, à faible densité d'habitation (développement linéaire dispersé le long de la route). Il y a une douzaine de résidences et quelques bâtiments de fermes en bordure de la route. Les intersections avec les routes secondaires se localisent du côté sud de la route et ces chemins mènent pour la plupart à des zones de chalets situées en bordure de la mer. Un autre chemin mène aux installations de Pavage Beau Bassin.

Le milieu traversé a un caractère agro-forestier avec la présence de terres agricoles et de vastes secteurs boisés. Les terres en culture se retrouvent en grande partie concentrées du côté sud de la voie ferrée, sur le plateau côtier. L'espace disponible étant très réduit entre la route et le chemin de fer, on y retrouve surtout le milieu bâti et des terrains en friche.

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%). Les zones naturelles traversées par la route sont constituée d'un couvert forestier dense. La route 132 ne traverse aucun cours d'eau important. Les espaces boisés plus importants se trouvent cependant du côté nord de la route. Au niveau des habitats fauniques, ces zones de végétation présentent un faible potentiel en raison des activités humaines à proximité et de la présence de la route 132 et du chemin de fer.

La voie ferrée longe parfois la route d'assez près (à moins de 30 m.) du côté sud. Une ligne de transport d'énergie électrique découpe le territoire d'est en ouest à une distance moyenne d'environ 150m au nord de la route 132. La présence de diverses infrastructures de transport et d'un secteur habité à desservir le long de la route actuelle, sont des facteurs qui limitent les possibilités de variantes de tracé. Le relief accidenté du secteur et le site de la gravière de Pavage Beau Bassin 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).*

---

La réalisation du projet entraînera peu d'impact sur les composantes du milieu naturel. Les travaux de terrassement, de drainage ainsi que le déboisement 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. Les travaux de déblai et de remblai pourraient se traduire par un risque d'érosion du sol et d'apport de sédiments vers les ruisseaux. Ces impacts (temporaires) se limiteront à la durée des travaux de construction.

Les impacts appréhendés du projet concernent surtout les composantes du milieu humain, soit; le milieu bâti, l'agriculture et le paysage.

Quelques résidences sont susceptibles d'être affectées par le projet. Les impacts sur le milieu bâti pourraient se traduire par l'expropriation de résidences déjà situées près de la route existante. Le rapprochement par l'emprise projetée pourrait affecter la plupart des autres propriétés bâties (diminution des marges de recul avant, perte de terrain, réaménagement des entrées privées). Certains résidents pourraient voir leur situation changer par un éloignement de leur résidence par rapport à l'emprise projetée et à la future chaussée.

Les puits d'eau potable pourraient être affectés par le projet. Une étude de puits sera réalisée pour identifier les puits qui risquent d'être affectés. Le déplacement des utilités publiques est aussi à prévoir.

Pour ce qui est des impacts sur l'agriculture, des parcelles de terres agricoles seront immobilisées par le projet.

Les travaux de déboisement, les remblais et déblais pour aplanir le profil de la future route de même que l'abandon de certains tronçons (courbes) de la route actuelle, modifieront les caractéristiques du paysage et altéreront la qualité du champs visuel des observateurs du milieu.

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, etc.

---

## **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 à l'année financière 2001 2002.

Ce projet est jugé prioritaire par la direction régionale 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 entrepris un vaste plan d'ensemble dans le but d'améliorer la route 132 entre les localités de Oak Bay et Nouvelle-Ouest. À l'époque, il était principalement question d'éliminer les nombreux passages à niveaux (sept) situés entre ces deux endroits, distant d'environ trente kilomètres.. Un avis de projet fut donc déposé en 1984 pour un ensemble de six projets d'élimination de passages à niveaux sur cinq tronçons de la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay. Deux de ces tronçons ont fait l'objet d'études d'impacts distinctes et un décret (no. 1656-90) a été émis pour la réalisation de ces deux projets (tronçon Escuminac et Escuminac-Est). Ces projets ont été réalisés depuis.

Les études d'impact des trois autres tronçons n'ont jamais été déposées au MEF. Le 14 janvier 1993, le projet du tronçon Pointe-à-la-Garde a été retiré de l'avis de projet initial parce qu'il n'était plus assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Ce projet

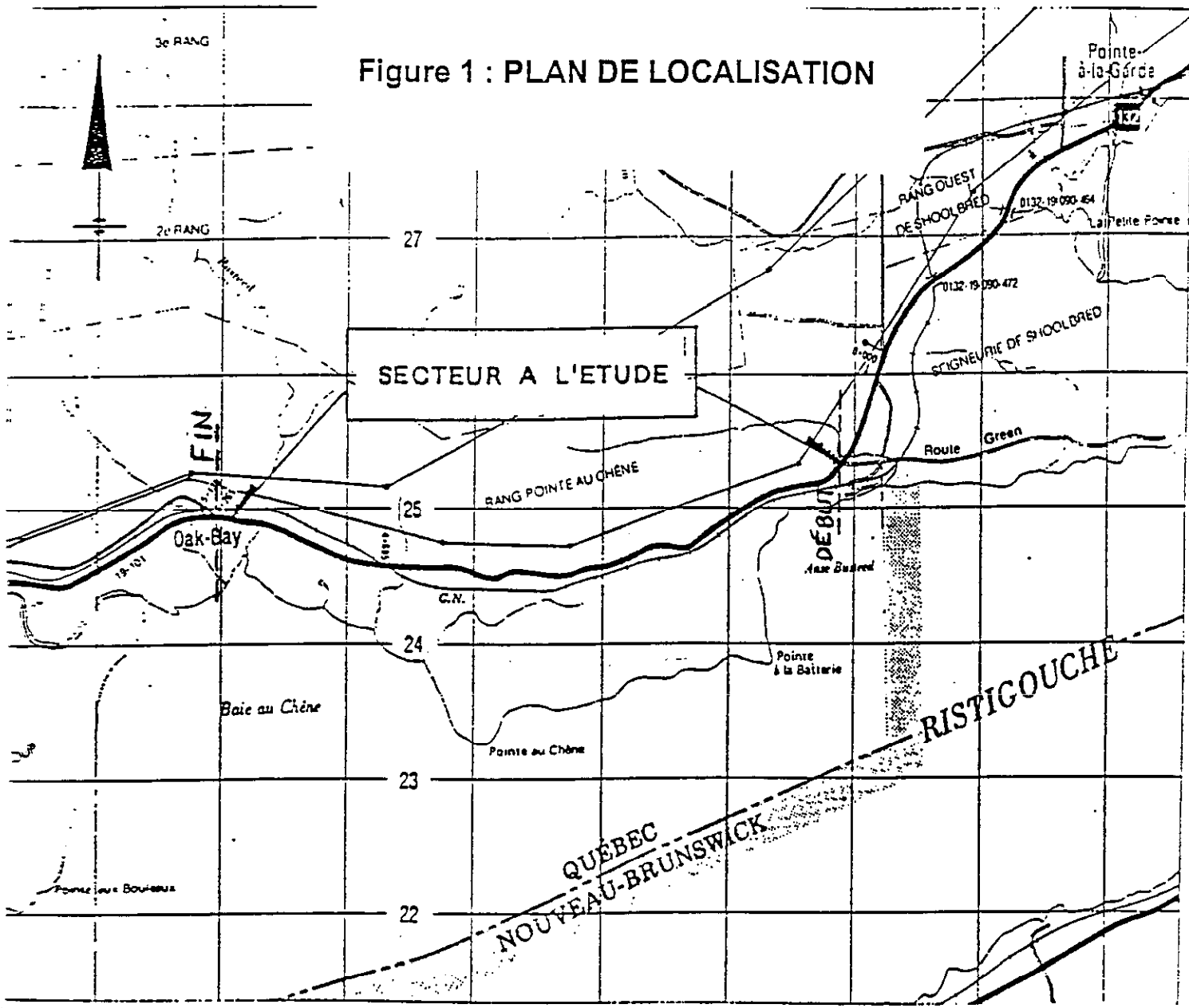




ÉCHELLE 1 : 50 000

NATURE DE TRAVAUX Étude  
d'opportunité

Figure 1 : PLAN DE LOCALISATION



Route 132-19-105

Chemin \_\_\_\_\_

Municipalité Pointe-à-la-Croix  
(Oak-Bay)

Circons. élect. Bonaventure

M.R.C. Avignon

Nombre de voies 2  divisées  
 non divisées

Accès  contrôlé  
 libre

Emprise minimale 20,12 mètres

Longueur 5,0 kilomètre(s)

Chainages 0+880 à 5+900

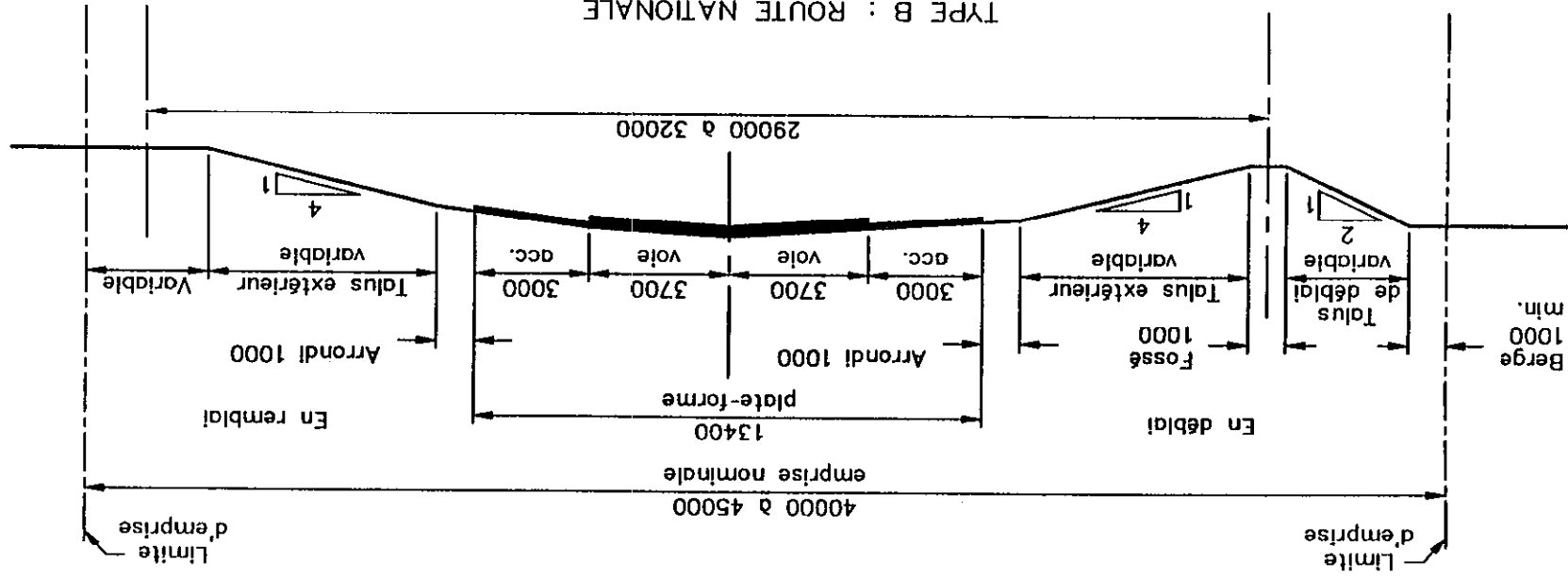
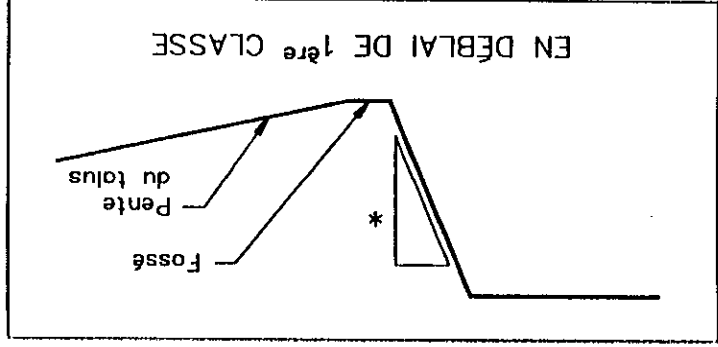
Tomme	I
Chapitre	5
Numéro	002
Date	93 09 15

DESSIN NORMALISÉ



Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

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

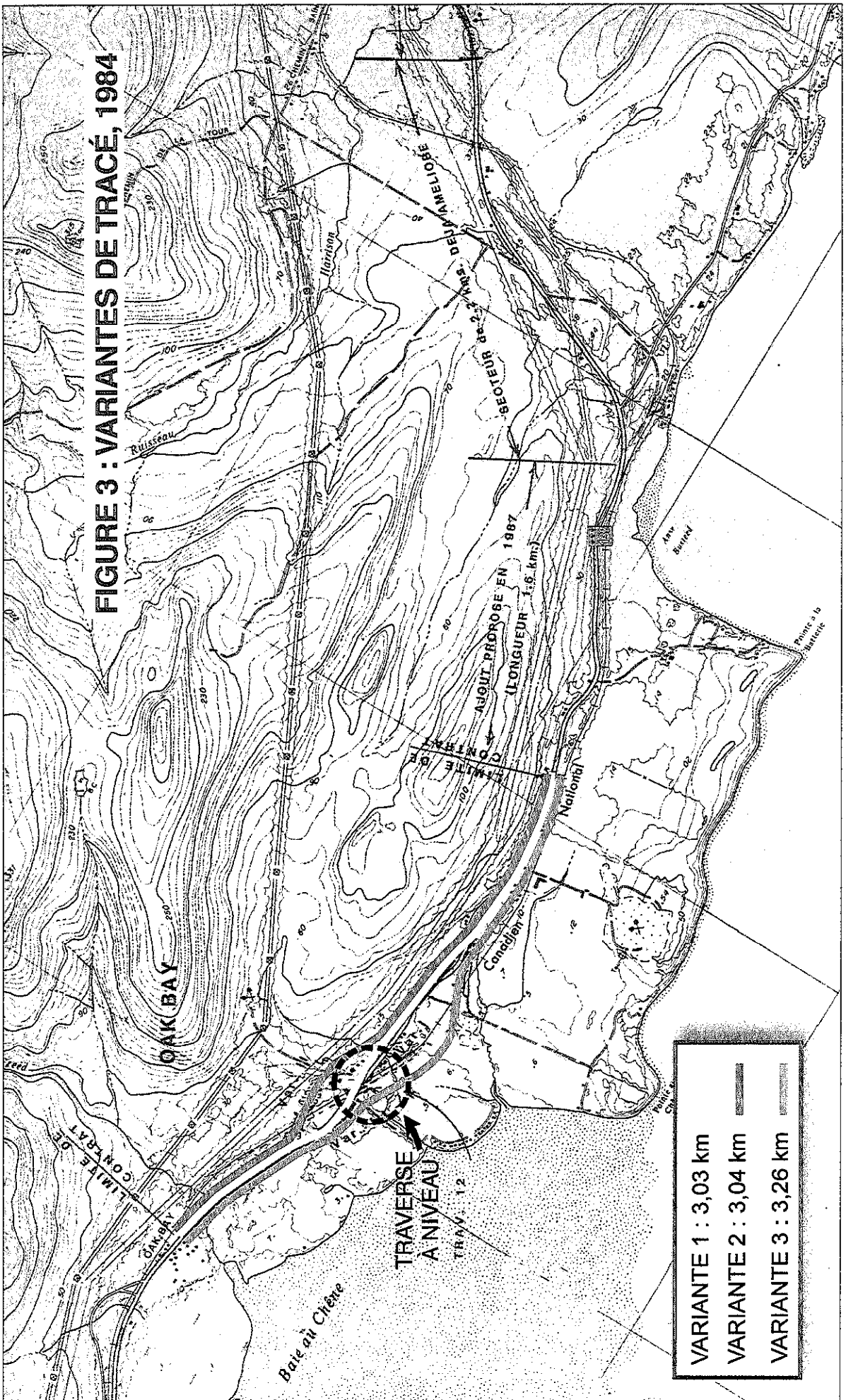


ROUTE NATIONALE D.J.M.A. > 2000

Notes :

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

**FIGURE 3 : VARIANTES DE TRACÉ, 1984**



- VARIANTE 1 : 3,03 km
- VARIANTE 2 : 3,04 km
- VARIANTE 3 : 3,26 km