

**Réaménagement de la route 132 à Oak Bay  
Municipalité de Pointe-à-la-Croix  
Gaspésie**

**Projet n° 20-3174-8406**



**Étude d'impact  
sur l'environnement**

déposée au ministre  
de l'Environnement  
du Québec

**Résumé**

**DÉCEMBRE 2002**

## Équipe de réalisation

### **Ministère des Transports du Québec**

#### **Direction**

Yvon Villeneuve, ingénieur SST Chef du Service du soutien technique

#### **Analyse et réalisation**

Michel Michaud, géographe, M.ATDR	SST	Chargé d'étude et rédaction
Fabien Bouchard, technicien	SST	Mise en plan par CAO-DAO
Robert Delisle, biologiste	SST	Milieu biologique
Carole Dumont, technicienne	SST	Cartographie et infographie
Michel Gourdeau, ingénieur	SST	Plans d'avant-projet
Fabien Lecours, architecte du paysage	SST	Milieu visuel
Carol Martineau, ingénieur	SST	Sécurité et circulation
Charles Morin, ingénieur	SST	Milieu sonore et plan d'avant-projet
Denis Roy, archéologue	SST	Archéologie
Gaétan Roy, agronome	SST	Milieu agricole
Line Bilodeau	SST	Éditique
Serge-Éric Picard, biologiste	Pesca inc.	Expertise biologique
Louise Gratton, écologiste, botaniste	Consultante	Expertise en botanique

#### **Collaboration**

Jean Allard, technicien	SST	Relevés sonores
Marius Poulin, technicien en faune	SST	Information, accidents, grande faune
Christian Bourget, ingénieur	DT	Information et étude d'opportunité
Berthold Bussièrès, ingénieur	DT	Information sécurité et circulation
Serge Rhéaume, biologiste	DT	Responsable à l'environnement
Patrick Brousseau, ingénieur	CS de NC	Chargé de projet et plans et devis
André Drolet, ingénieur	SGG	Étude hydrogéologique
André Gagnon, ingénieur	SC	Étude hydraulique
Louis Belzile, biologiste	DT	Responsable à l'environnement

CAO-DAO : Conception et dessin assistés par ordinateur

CS de NC : Centre de service de New Carlisle

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

SC : Service de la conception, Direction des structures

SGG : Service de la géotechnique et de la géologie, Direction des laboratoires et chaussées

SST : Service du soutien technique, Direction générale de Québec et de l'Est



## TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION .....	1
2. PROBLÉMATIQUE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET .....	3
2.1 Localisation du projet .....	3
2.2 Caractéristiques géométriques et structurales de la route 132 actuelle.....	3
2.3 Circulation .....	7
2.3.1 Débit de la circulation.....	7
2.3.2 Projection de la circulation.....	8
2.4 Sécurité routière .....	8
2.4.1 Analyse des accidents .....	8
2.4.2 Analyse générale de la sécurité routière.....	13
2.4.3 Problématique associée à la saison hivernale .....	14
2.4.4 Élimination du passage à niveau non requise.....	14
2.5 Objectifs visés .....	15
2.6 Conclusion par rapport à l'intervention .....	15
2.7 Recherche et analyse de solutions .....	15
3. DESCRIPTION DES COMPOSANTES DU MILIEU.....	17
3.1 Délimitation et justification de la zone à l'étude.....	17
3.2 Milieu physique .....	17
3.2.1 Géologie, dépôts de surface et géomorphologie .....	17
3.2.2 Physiographie et topographie.....	18
3.2.3 Hydrogéologie et hydrologie.....	19
3.3 Milieu biologique.....	20
3.3.1 Végétation .....	20
3.3.1.1 Faune terrestre .....	21
3.3.1.2 Faune avienne .....	22
3.3.1.3 Faune ichtyenne .....	22
3.4 Milieu humain .....	23
3.4.1 Caractéristiques socioéconomiques.....	23
3.4.2 Utilisation du sol actuelle et projetée.....	24
3.4.3 Archéologie .....	27
3.4.4 Environnement sonore .....	28
4. DESCRIPTION DES VARIANTES DU TRACÉ.....	31
4.1 Variante centre : récupération du corridor de la route actuelle .....	31
4.1.1 Tracé en plan et profil en long .....	31
4.1.2 Profil en travers .....	32
4.2 Variante sud : tracé au sud de la voie ferrée .....	32
4.2.1 Tracé en plan et profil en long .....	32
4.2.2 Profil en travers .....	33
4.3 Variante nord .....	33
5. ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES.....	37
5.1 Aspects techniques et coût.....	37
5.2 Sécurité et circulation .....	38
5.3 Aspects environnementaux .....	38
5.3.1 Milieu biologique.....	38
5.3.1.1 Végétation .....	38
5.3.1.2 Faune avienne .....	38
5.3.1.3 Faune ichtyenne .....	39
5.3.2 Milieu humain : bâti et utilisation du sol.....	39
5.3.2.1 Variante centre.....	39

5.3.2.2 Variante sud .....	39
5.3.3 Milieu humain : les caractéristiques visuelles du paysage.....	40
5.3.3.1 Variante centre.....	40
5.3.3.2 Variante sud.....	40
5.4 Synthèse de l'analyse comparative des variantes centre et sud et choix de la variante.....	41
6. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION DANS LE CAS DE LA VARIANTE CENTRE.....	43
6.1 Milieu biologique.....	43
6.1.1 Avifaune (BG-1).....	43
6.1.2 Ichtyofaune (B-2).....	44
6.1.3 Végétation (B-3).....	45
6.2 Milieu humain .....	45
6.2.1 Impacts permanents et mesures d'atténuation pour le bâti et l'utilisation du sol.....	45
6.2.1.1 Expropriations .....	45
6.2.1.2 Rapprochements par la route .....	46
6.2.1.3 Éloignement par la route .....	46
6.2.1.4 Alimentation en eau potable.....	47
6.2.2 Impacts temporaires et mesures d'atténuation .....	47
6.2.3 Consultation de la Municipalité.....	48
6.2.4 Impacts sur la composante sylvicole .....	48
6.3 Composantes visuelles et paysage.....	48
6.3.1 Nouvel alignement du tracé.....	49
6.3.2 Travaux de nivellement .....	49
6.3.3 Abandon du corridor actuel .....	49
6.4 Archéologie.....	50
6.5 Environnement sonore.....	50
7. PLAN DES MESURES D'URGENCE .....	61
7.1 Mesures d'urgence.....	61
8. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI .....	63
8.1 Surveillance environnementale .....	63
8.2 Programme de suivi environnemental .....	63
8.3 Puits d'eau potable susceptibles d'être affectés par les travaux .....	63
8.4 Climat sonore .....	64
8.5 Aménagements paysagers.....	64
9. CONCLUSION.....	65
BIBLIOGRAPHIE .....	67

### **LISTE DES TABLEAUX**

	Page
Tableau 2.1 Taux d'accidents et taux critiques d'accidents sur les segments de la route à l'étude.....	9
Tableau 3.1 Types de couvert végétal dans la zone à l'étude rapprochée.....	21
Tableau 3.2 Évolution de la population régionale, 1996-2001 .....	23
Tableau 3.3 Niveaux sonores simulé et observé .....	28
Tableau 3.4 Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore.....	29
Tableau 3.5 Climat sonore actuel – Dénombrement des résidences par zone de perturbation .....	29
Tableau 5.1 Comparaison du coût des variantes centre et sud.....	37
Tableau 5.2 Synthèse des éléments de comparaison des variantes.....	41
Tableau 6.1 Climat sonore dans 10 ans (2011) – Dénombrement des résidences par zone de perturbation .....	51
Tableau 6.2 Description des impacts et des mesures d'atténuation et de compensation.....	53

### **LISTE DES FIGURES**

	Page
Figure 2.1 Localisation du projet .....	5
Figure 2.2 Identification des segments et des courbes de l'analyse de sécurité routière .....	11
Figure 4.1 Profil en travers en milieu rural, type B : route nationale .....	35

### **LISTE DES ANNEXES**

- Annexe 1 - Cartes
- Annexe 2 - Photographies de la route 132 dans le secteur d'Oak Bay
- Annexe 3 - Synthèse du processus d'acquisition des immeubles et de la procédure d'expropriation
- Annexe 4 - Listes des cartes et photographies aériennes consultées
- Annexe 5 - Résolutions municipales



## 1. Introduction

Au cours des années 70, le ministère des Transports du Québec (MTQ) décide d'entreprendre un programme global de réaménagement de la route 132 ceinturant la péninsule gaspésienne, en raison des déficiences géométriques prononcées que comporte cette route par rapport à sa vocation nationale. Le projet s'inscrit dans le cadre des nombreuses interventions effectuées depuis une vingtaine d'années pour améliorer la route 132 sur son parcours le long de la péninsule gaspésienne.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, son emprise moyenne étant supérieure à 35 m.

Le présent document constitue le résumé de l'étude d'impact déposée en mars 2002 pour l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation du gouvernement du Québec, conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., chap. Q-2, règl. 9).

Cette version résumée intègre les réponses du MTQ aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement (MENV), dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact. Ces réponses ont également été présentées dans un rapport distinct, intitulé *Addenda* et déposé au MENV à des fins d'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement.





## **2. Problématique et raison d'être du projet**

Le présent chapitre montre la localisation du projet et expose les problèmes inhérents à la route actuelle ainsi que les raisons motivant la réalisation du projet.

### **2.1 Localisation du projet**

Le projet de réaménagement de la route 132 se situe dans un secteur appelé Oak Bay, localisé dans la partie orientale de la municipalité de Pointe-à-la-Croix. D'une longueur d'environ 5,3 km, le projet débute à l'est de l'intersection avec la rue des Méandres pour se terminer à l'est de l'intersection du chemin Shipyard.

### **2.2 Caractéristiques géométriques et structurales de la route 132 actuelle**

La chaussée de la route se compose de deux voies asphaltées d'environ 3,5 m et de deux accotements en gravier d'une largeur variant entre 1,0 m et 2,5 m, mais qui sont souvent plus étroits que 1,5 m. La largeur de l'emprise routière est généralement de 20,1 m. L'emprise de la route est donc très étroite compte tenu de sa fonction de route nationale. Par ailleurs, le drainage est de type rural (fossés ouverts) sur la totalité du secteur à l'étude.

Les dimensions de la route 132 dans ce secteur sont inférieures à la norme actuelle pour ce type de route. Aujourd'hui, la norme prévoit une chaussée composée de deux voies de 3,7 m et de deux accotements asphaltés de 3,0 m à l'intérieur d'une emprise de 40 m à 45 m.



**Figure 2.1 Localisation du projet**



Le secteur étudié compte une succession de 16 courbes. De ce nombre, quatre courbes sont «sous-standards» par rapport à la vitesse affichée de 90 km/h dans le secteur du projet. Ce tronçon de la route 132 est donc ponctué de nombreuses courbes successives et raides. De plus, dans le cas des courbes dites «sous-standards», il faut composer avec des pentes irrégulières qui accentuent les problèmes de distance et de visibilité.

Il y a un passage à niveau sur la route 132 dans le secteur du chemin Forand, plus précisément au chaînage 4 + 668. Le chemin de fer croise la route 132 à un angle de 22°. Ce passage à niveau ne pose pas de problèmes de sécurité routière.

Les possibilités de dépassement sont pratiquement nulles sur l'ensemble du secteur à l'étude : il y a 90 % d'interdiction de dépassement sur la section de la route 132 à l'étude. En fait, les courbes et les pentes ou la combinaison des deux réduisent régulièrement la distance visible par le conducteur circulant sur cette route. En outre, la visibilité des conducteurs désirant s'engager sur la route, à partir d'une intersection ou d'un accès privé, est à l'occasion insuffisante pour leur permettre d'effectuer cette manœuvre de façon sécuritaire.

Par ailleurs, l'état structural de la chaussée a atteint un niveau de détérioration avancé ou excessif. Des affaissements ou des fissures multiples et longitudinales dues à de légers glissements de remblais peuvent être observés par endroits. On note aussi quelques soulèvements différentiels.

## **2.3 Circulation**

### **2.3.1 Débit de la circulation**

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) pour le tronçon de la route 132 à l'étude est de 2400 véhicules et un pourcentage de 15 % de véhicules lourds a été relevé (données de circulation de l'an 2000).

Le débit journalier moyen d'été (DJME) et le débit journalier moyen d'hiver (DJMH) sont respectivement de 3300 et 1600 véhicules.

## 2.3.2 Projection de la circulation

L'évolution des débits de circulation au poste de comptage de Pointe-à-la-Croix entre 1978 et 2000 révèle un accroissement du DJMA de 1,6 % par année durant cette période. Selon ce taux d'accroissement, le débit journalier moyen annuel prévu à l'horizon 2020, soit une période de 20 ans, devrait être de 3400 véhicules.

## 2.4 Sécurité routière

### 2.4.1 Analyse des accidents

L'analyse de la sécurité sur le tronçon de la route 132 à l'étude a été réalisée à partir de données d'accidents extraites de la base de données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

On a recensé 79 accidents sur les 5,15 km du tronçon de la route à l'étude au cours de la période de 1990 à 1999 inclusivement. La période étudiée est assez longue pour permettre une analyse significative de la sécurité.

Le taux d'accidents<sup>1</sup> ( $T_a$ ) pour ce tronçon de route est de 1,68 acc./10<sup>6</sup> véh.\*km, alors que le taux critique d'accidents<sup>2</sup> ( $T_c$ ) est de 1,28 acc./10<sup>6</sup> véh.\*km. Donc, statistiquement, ce secteur présente des problèmes de sécurité.

L'analyse de la gravité des accidents permet de constater que les accidents graves et mortels sont survenus durant la première moitié de la décennie 90. En effet, entre 1990 et 1994 inclusivement, on a recensé six accidents avec blessés graves et un accident mortel, alors qu'entre 1995 et 1999 inclusivement, il n'est survenu qu'un accident avec blessés graves et aucun accident mortel.

- 
1. Le taux d'accidents est une mesure d'exposition au risque exprimée en «accidents par million de véhicules au kilomètre» pour un segment de route donné.
  2. Le taux critique d'accidents est un indicateur statistique de sécurité correspondant au seuil au-delà duquel un site est probablement dangereux pour un niveau de confiance de 85 % à 95 %. Ce taux est également exprimé en «accidents par million de véhicules au kilomètre» pour un segment de route.

Pour l'ensemble du tronçon à l'étude, on remarque que 73 % des accidents recensés n'impliquent qu'un seul véhicule routier. Cette proportion est nettement supérieure à la moyenne provinciale pour les routes situées en milieu rural qui, elle, s'élève à 43 % des accidents.

On a recensé 38 % d'accidents lorsque la surface est enneigée ou glacée, alors que la moyenne provinciale est de 25 %.

Dans leurs rapports d'accidents, les policiers peuvent indiquer deux facteurs pour expliquer un accident. Dans le secteur à l'étude, le facteur le plus souvent cité, qu'il soit premier ou second, est «Conduite / vitesse imprudente» dans 49 % des cas. Suivent les «conditions météorologiques» (33 %) et les «animaux» (13 %). Afin de mieux cerner les problèmes de sécurité, le tronçon à l'étude est découpé en segments (Figure 2.2). Le Tableau 2.1 présente les résultats des calculs des indices de sécurité pour ces segments.

**Tableau 2.1 Taux d'accidents et taux critiques d'accidents sur les segments de la route à l'étude**

Segment	Accidents		
	Nombre	Acc./10 <sup>6</sup> véh.*km	
		Taux	Taux critique
1	15	1,27	1,47
2	21	2,30	1,53
3	24	2,02	1,47
4	14	1,53	1,53
5	5	1,00	1,69

L'examen de ces résultats permet d'identifier des segments présentant des problèmes de sécurité plus significatifs. Ainsi, les segments 2 et 3 apparaissent les plus dangereux.





**Figure 2.2** Identification des segments et des courbes de l'analyse de sécurité routière



## 2.4.2 Analyse générale de la sécurité routière

Les segments 2 et 3 du secteur à l'étude sont les plus accidentogènes. On y trouve quatre courbes sous-standards qui ne peuvent se négocier de façon sécuritaire à la vitesse affichée de 90 km/h. Deux courbes (C-5 et C-6) sont annoncées à une vitesse recommandée sécuritaire de 55 km/h, une autre (C-11) à 65 km/h et la quatrième (C-13) à 75 km/h. Dans ces courbes, on a recensé 24 accidents entre 1990 et 1999, ce qui représente 30 % des accidents relevés sur l'ensemble du tronçon à l'étude au cours de la même période.

Outre les courbes sous-standards, les caractéristiques géométriques particulières de ce tronçon de la route 132 peuvent affecter la sécurité des usagers de la route. Ainsi, la largeur de plate-forme de la chaussée est en deçà des normes pour une route nationale en milieu rural sur 89 % de la longueur du secteur du projet. La marge de manœuvre y est donc trop limitée.

La sécurité des usagers de la route est affectée de façon significative par la combinaison d'une plate-forme de chaussée étroite, d'une route sinueuse (58 % du tronçon à l'étude) et de courbes sous-standards.

La présence d'un grand nombre de courbes successives (16, dont 4 sous-standards), associée à celle de plusieurs pentes irrégulières, accentue grandement les problèmes de distance de visibilité. Dans la problématique des accidents occasionnés par la grande faune, ces caractéristiques jouent un rôle déterminant. Les cervidés ont en effet tendance à traverser une route aux endroits où ils se pensent en sécurité, soit dans les bas de pente et les courbes. Or, il est évident que ces endroits sont les pires puisqu'ils n'offrent pas de temps de réaction suffisant au conducteur.

L'analyse spécifique à la grande faune montre qu'il se produit en moyenne 0,4 accident/km/année (1996-2000) impliquant un cerf de Virginie, un orignal ou un ours. En considérant uniquement ce facteur d'accidents, le secteur visé par le projet se trouve en deçà du seuil de 1,0 accident/km/année fixé par le MTQ pour intervenir et mettre en place des mesures de protection spécifiques à la grande faune. Néanmoins, les travaux qui seront réalisés dans le cadre de ce projet devraient corriger les problèmes précités et favoriser une diminution du nombre d'accidents occasionnés par la grande faune.

### **2.4.3 Problématique associée à la saison hivernale**

Les difficultés éprouvées en hiver par les camions lourds et les autobus scolaires représentent une justification supplémentaire de l'intervention du Ministère. En période hivernale, lorsque la visibilité est plus restreinte et que la chaussée est glissante, les fréquents arrêts des autobus scolaires augmentent les risques d'accidents.

De même, les nombreuses courbes qui se succèdent, la topographie irrégulière, l'étroitesse de la chaussée et des accotements, le manque de visibilité accentué par temps neigeux sont tous des facteurs qui contribuent à rendre la circulation plus difficile en hiver.

Enfin, les conditions de la chaussée par temps neigeux accentuent le sentiment d'insécurité autant chez les résidents que chez les autres usagers, tels les camionneurs et les transporteurs scolaires qui empruntent quotidiennement ce tronçon de route. D'ailleurs, la Municipalité a déjà sensibilisé le MTQ au danger que représente ce secteur de la route 132 à Oak Bay.

### **2.4.4 Élimination du passage à niveau non requise**

Le passage à niveau est situé au chaînage 4 + 668 et croise la route 132 à un angle de 22°. Il n'y a pas de barrière de sécurité automatique à ce passage, mais des feux clignotants sont installés dans les deux directions sur la route 132.

Selon les critères de Transports Canada, la construction d'un viaduc n'est pas justifiée à ce passage à niveau, principalement en raison du faible DJMA et du très petit nombre de passages de trains par jour. Aucun critère ne justifie la construction d'un viaduc à cet endroit. Quant au train de voyageurs «Le Chaleur», il ne passe que trois fois par semaine.

Ce tronçon de la route 132 présente une problématique en matière de sécurité routière en raison non pas de la présence de ce passage à niveau, mais plutôt des déficiences géométriques de la route. Ici, cependant, la visibilité à l'arrêt sur la route 132 est à améliorer à chacune des approches du passage à niveau. La sécurité à cet endroit sera donc rehaussée par une meilleure visibilité aux approches.

## **2.5 Objectifs visés**

Les objectifs du projet sont de corriger les problèmes de sécurité et de géométrie (courbes et profils) de la route associés à son tracé très sinueux et aux pentes irrégulières rencontrées dans le secteur d'Oak Bay. L'amélioration du profil grâce à une plus grande régularité tout au long du parcours, l'élimination de plusieurs courbes et la correction des rayons de courbure de celles qui resteront augmenteront les distances de visibilité et la sécurité des usagers.

L'amélioration de la géométrie de la route par l'élargissement de la chaussée et l'asphaltage des accotements permettra d'assurer une plus grande sécurité et un meilleur confort aux usagers. Le projet sera également bénéfique aux résidents du secteur puisque, d'une part, les entrées et les sorties des résidences se feront dans des conditions plus sécuritaires et que, d'autre part, les problèmes reliés à la circulation des véhicules lourds et des autobus scolaires, particulièrement en saison hivernale, seront résolus.

Enfin, on s'attend à une diminution de la fréquence des accidents à la suite de la réalisation de ce projet.

## **2.6 Conclusion par rapport à l'intervention**

Les constatations des sections précédentes démontrent clairement qu'il n'est pas possible d'améliorer la situation actuelle sans modifier le tracé et la géométrie de la route 132 et qu'une intervention du Ministère est justifiée.

Les interventions mineures réalisées depuis une dizaine d'années sur ce tronçon routier telles l'amélioration de la signalisation et du marquage, la pose d'une couche d'usure et le dégagement des accotements et des fossés, n'ont pas corrigé la géométrie déficiente et n'ont pas amélioré de façon significative la sécurité sur ce tronçon de route nationale.

## **2.7 Recherche et analyse de solutions**

Pour atteindre les objectifs visés, deux variantes de réaménagement de la route 132 dans le secteur d'Oak Bay ont été analysées en détail. La première variante vise à récupérer le plus possible le corridor actuel de la route 132 alors que la seconde variante préconise le maintien

du corridor actuel en partie et l'aménagement d'un tracé de 3 km au sud de la voie ferrée afin de contourner les segments problématiques (segments 2 et 3) au niveau de la sécurité routière.

Les contraintes naturelles (terrain accidenté) et la présence de courbes prononcées limitent les possibilités de corrections géométriques dans l'axe de la route existante. De plus, la présence d'une zone montagneuse au nord, de la voie ferrée au sud et des résidences en bordure de la route actuelle constituent les principales limites à l'élaboration de tout autre tracé.

## **3. Description des composantes du milieu**

### **3.1 Délimitation et justification de la zone à l'étude**

La zone à l'étude a été délimitée de manière à encadrer le secteur de route à réaménager. Cela laisse quand même place à l'élaboration de variantes du tracé et permet l'appréciation du milieu d'insertion du projet.

Ainsi, la zone à l'étude est entièrement comprise dans les limites de la municipalité de Pointe-à-la-Croix. Orientée en direction est-ouest dans son axe le plus long, elle est délimitée au sud par la rivière Ristigouche et au nord par une ligne imaginaire qui passe à une distance variant entre 300 m et 875 m de la route 132.

À l'est, la limite de la zone d'étude est une ligne d'axe nord-sud située dans le secteur de l'intersection du chemin Shipyard, à environ 350 m du début de l'intervention.

Enfin, à l'ouest, la limite de la zone à l'étude est située 375 m au-delà de la fin de l'intervention, selon une ligne perpendiculaire à la route 132 qui déborde légèrement la limite des lots 4 et 5, à l'ouest de l'intersection de la rue des Méandres.

### **3.2 Milieu physique**

#### **3.2.1 Géologie, dépôts de surface et géomorphologie**

Entre Escuminac et Ristigouche, on trouve deux formations composées de divers types de roches sédimentaires et friables : La Garde, le long de la côte et Chaleur Bay, à l'intérieur des terres.

Dans la zone à l'étude, on rencontre les types de roches représentatifs de la formation de La Garde : grès, siltstone, schiste argileux et conglomérat. Des interlits de calcaire se trouvent près de la base de cette formation, par endroits. Le groupe de Chaleur Bay est peu présent dans la zone d'étude qu'il longe au nord dans l'axe du chemin Shipyard.



Les sédiments meubles qui recouvrent la zone d'étude sont : les colluvions, les silts argileux d'origine marine, les sables et graviers d'origine marine et/ou fluviatile, les dépôts paludéens et les alluvions récentes. L'invasion marine qui a suivi le retrait des glaciers a favorisé l'accumulation des silts argileux, des sables et des graviers.

Les colluvions se trouvent dans la partie est de la zone d'étude, en bordure du plateau. Elles sont composées de sédiments hétérogènes provenant de l'érosion du substrat rocheux du rebord du plateau. Elles forment des cônes de déjection dont la pente est en équilibre, c'est-à-dire à la limite de l'angle de repos naturel. La stabilité précaire des colluvions les rend sensibles à toute modification du milieu, d'autant plus que la granulométrie de ce type de dépôt est très fine.

Les dépôts d'alluvions se situent essentiellement le long du ruisseau Busteed. Ce sont des sédiments meubles dont la mise en place est récente. Les silts argileux couvrent de grandes zones au sud de la route 132. Ils sont généralement recouverts d'une couche de sable. De plus, on trouve du sable et du gravier littoral résultant d'une sédimentation fluvioglaciaire au sud de la route 132. D'ailleurs, une vaste gravière est en exploitation dans cette zone, au sud de la route.

Les dépôts paludéens (sédiments organiques) comprennent les zones de tourbières et de marécages. Les six secteurs les plus importants se situent le long de la route 132 et du chemin de fer. Tous ces secteurs se caractérisent par un très mauvais drainage et une faible capacité portante.

Les sédiments constitués de sable et de gravier sont d'origine fluvioglaciaire et forment des terrasses assez uniformes dans le secteur du ruisseau Busteed. L'une de ces zones, plus restreinte et de forme linéaire, longe le rebord de la colline rocheuse à proximité de la route. Une zone de sédiments granulaires constituée de gravier longe les collines rocheuses au nord, alors que l'autre grande étendue de gravier couvre le sud de la zone d'étude en bordure de la côte. Ces dépôts meubles ont été disposés par l'entremise d'un delta proglaciaire, qui devait se jeter dans un lac, présent à l'époque glaciaire, à l'extrémité de la pointe au Chêne.

### **3.2.2 Physiographie et topographie**

La zone d'étude recoupe deux grandes unités physiographiques : la plaine côtière et le plateau. Une série d'escarpements sépare la zone côtière des plateaux dont l'altitude ne dépasse

pas 500 m. L'altitude de la plaine côtière (entre la route 132 et la rivière Ristigouche) est d'environ 20 m.

Le plateau présente une série de collines rocheuses disséquées. Dans la zone d'étude, le plateau est en contact avec la plaine côtière, ce qui explique la présence d'escarpements et de secteurs à pentes fortes (15 % à 30 %) généralement orientés dans l'axe est-ouest où le roc affleure en surface. Ces versants abrupts, qui longent la ligne hydroélectrique de 230 kW, atteignent 500 m d'altitude. Ils sont présents à l'extrême nord de la zone d'étude.

La plupart des zones de pentes fortes (15 % à 30 %) se trouvent au nord de la route 132. Elles longent de près la route sur la plus grande partie du projet (à l'est du chemin Oatman). Elles correspondent à la bordure sud du plateau côtier.

### **3.2.3 Hydrogéologie et hydrologie**

Une étude hydrogéologique a été réalisée par le Ministère en janvier 2000. Elle révèle que l'écoulement général des eaux souterraines et des eaux de surface se fait du nord vers le sud, soit des terres vers la rivière Ristigouche.

À l'intérieur de la zone à l'étude le seul bassin versant d'importance est celui du ruisseau Busted, unique cours d'eau verbalisé de la zone d'étude. Les deux autres cours d'eau présents sont de très petite taille et ne sont pas verbalisés.

Le ruisseau Busted est raviné et encaissé. Il prend sa source dans les massifs montagneux et s'écoule dans l'estuaire de la Ristigouche. La route 132 traverse ce ruisseau par un ponceau de béton armé rectangulaire d'une ouverture libre de 4,5 m, d'une hauteur de 2,5 m et d'une longueur de 30 m. Actuellement, le ponceau est en partie rempli de sédiments et le dégagement vertical libre est de seulement 1,1 m.

Plus en amont, deux tuyaux métalliques d'environ un mètre de diamètre permettent au chemin de fer de la compagnie Baie des Chaleurs (CFBC) de le franchir. Ces ponceaux métalliques présentent des seuils à leur sortie.

À la hauteur de la route 132, le ruisseau Busted a une largeur de 4 m à 5 m et une profondeur moyenne de 30 cm. Son fond est constitué de gravier et de cailloux et son écoulement est turbulent. La pente du cours d'eau est de 4,5 % et son bassin versant est complètement boisé.

## 3.3 Milieu biologique

### 3.3.1 Végétation

Le secteur de Pointe-à-la-Croix se situe dans la région bioclimatique de la Baie-des-Chaleurs (4c) du sous-domaine de l'est du domaine de la sapinière à Bouleaux jaunes que décrivent Bérard *et al.* (1996).

Une zone restreinte a servi à l'analyse de la végétation. Cette zone à l'étude rapprochée englobe les corridors des variantes étudiées, dont celui de la route 132 actuelle, et ses limites suivent les contours des unités définies sur la carte écoforestière 22B2-SE du MRN.

Les terrains agricoles<sup>3</sup>, qu'ils soient cultivés ou non (en friche ou destinés au développement résidentiel) occupent près de la moitié (44 %) de la superficie de la zone à l'étude rapprochée, alors que les terrains boisés et la gravière comptent respectivement pour 54 % et 2 % du territoire (voir Tableau 3.1). De la superficie forestière, 83 % est occupée par des groupements à dominance de feuillus, contre 17 % par les groupements à dominance de résineux. Parmi les feuillus, se trouvent des érablières situées principalement au nord de la route 132 actuelle, sur les dépôts de pentes et d'altération bien drainés.

Les inventaires ont permis de relever un groupement érablière à Érable à sucre et Érable rouge du côté nord de la route, dans la partie est du projet qui, bien qu'ayant déjà été perturbé par la coupe forestière et l'aménagement de la route 132, constitue un écosystème forestier transgressif. Son intérêt sur le plan phytosociologique réside surtout en la présence du Chêne rouge, une espèce relativement commune dans le sud-ouest du Québec, mais rare dans la péninsule gaspésienne. D'ailleurs, la toponymie locale d'Oak Bay, qui se traduit en français par Pointe-au-Chêne, tire vraisemblablement son origine de la présence de cette espèce et, par le fait même, lui accorde une certaine valeur sur le plan patrimonial.

---

3. Terrain agricole au sens de la carte écoforestière.

**Tableau 3.1 Types de couvert végétal dans la zone à l'étude rapprochée**

Numéro	Type de couvert	Superficie	
		Hectares	Pourcentage
<b>1</b>	<b>Agricole*</b>	<b>303,3</b>	<b>40</b>
<b>2</b>	<b>En friche</b>	<b>35,9</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Forestier</b>		
	Érablières rouges et érablières à sucre	143,7	<b>19</b>
	Peupleraies et peupleraies à résineux	112,2	<b>14</b>
	Feuillus intolérants et feuillus intolérants à résineux	93,3	<b>12</b>
	Résineux, résineux à feuillus humides	43,5	<b>6</b>
	Cédrières	20,5	<b>2</b>
	Plantation d'épinettes de Norvège	7,2	<b>1</b>
	<b>Total</b>	<b>420,4</b>	<b>54</b>
<b>4</b>	<b>Dénudé (gravière)</b>	<b>14,6</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>		<b>774,2</b>	<b>100</b>

\* Au sens de la définition des cartes écoforestières.

Deux unités forestières sont dignes de mention dans la zone d'étude : une cédrière à Épinette blanche (CS) de plus de 90 ans et une érablière à Érable à sucre, Érable rouge et Chêne rouge (Er). La première unité est traversée en son centre par le tracé sud alors que la deuxième unité est effleurée par les deux tracés à l'extrémité est du projet.

Depuis la réalisation de l'étude d'impact, le Centre de données sur le patrimoine naturel du ministère de l'Environnement du Québec (CDPNQ) a recensé la présence de la sagittaire à sépales dressés dans la partie supérieure de l'estuaire de la rivière du Loup. Les travaux n'auront pas d'impact sur cette espèce menacée car le tracé retenu n'approche pas la partie supérieure de la rivière du Loup.

### 3.3.1.1 Faune terrestre

La zone à l'étude et encore plus le corridor du tracé au sud ne représentent pas un habitat intéressant pour la grande faune. Les incursions des ongulés en provenance de l'arrière-pays sont possibles mais elles ne peuvent être qu'occasionnelles.

Aucun habitat faunique au sens de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* et du *Règlement sur les habitats fauniques* ne se trouve dans la zone à l'étude.

### 3.3.1.2 Faune avienne

Un inventaire ornithologique a été mené dans le but d'identifier les espèces présentes, de dénombrer les couples nicheurs dans chacun des types d'habitat et de vérifier la présence d'espèces aviaires menacées ou vulnérables.

Les visites sur le terrain ont permis d'identifier 61 espèces d'oiseaux sur les variantes de tracé ou dans le voisinage immédiat. Le nombre de couples nicheurs est de 168 pour la variante centre, comparativement à 184 pour la variante sud (voir Tableau 5.2). Aucune espèce susceptible d'être désignée vulnérable ou menacée n'a été repérée ou n'est réputée habiter le secteur. Toutes les espèces observées sont considérées comme des nicheurs communs ou abondant au Québec (David, 1996).

### 3.3.1.3 Faune ichthyenne

Le ruisseau Busted est le seul cours d'eau d'importance de la zone d'étude, les autres étant à écoulement intermittent. C'est un petit cours d'eau qui se jette au cœur du marais de Pointe-à-la-Croix. La portion inventoriée dans le cadre de la présente étude correspond au secteur aval du ruisseau (près de son embouchure), soit entre un point situé à 135 m en amont du ponceau actuel de la route 132 et un second point situé près de 180 m en aval de cette même structure. De façon générale, le ruisseau Busted présente un très bon potentiel pour la production de poissons. De grandes quantités de larves d'insectes (trichoptères, diptères et plécoptères) ont été observées. Ces espèces constituent la nourriture de base de plusieurs espèces de poissons, telles l'Omble de fontaine et quelques espèces de cyprins.

Les seules espèces de poissons ont été capturées dans le ruisseau Busted lors des inventaires réalisés par la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) en 1989 et 1990, sont : le Saumon atlantique (*Salmo salar*), l'Omble de fontaine (*Salvelinus fontinalis*) et le Chabot visqueux (*Cottus cognatus*). Toutes les stations de pêche à l'électricité étaient situées en aval du ponceau actuel de la route 132. Sur le total de 260 captures, on dénombrait 9 saumons, 64 ombles et 187 chabots.

## 3.4 Milieu humain

### 3.4.1 Caractéristiques socioéconomiques

Le projet est entièrement compris dans les limites de la municipalité de Pointe-à-la-Croix, plus précisément dans le secteur de la localité d'Oak Bay. Cette municipalité fait partie de la MRC d'Avignon, délimitée au sud par la rivière Ristigouche et la Baie des Chaleurs (Figure 2.1).

La MRC avait une population de 13 338 personnes en 2001, dont la plus grande partie résidait dans les municipalités de Carleton–Saint-Omer, Maria, Nouvelle et Pointe-à-la-Croix. La population de la municipalité de Pointe-à-la-Croix représentait alors 11 % de la population totale de la MRC. Compte tenu du relief, les zones habitées du secteur compris entre Escuminac et Matapédia, lequel compte 22,4 % de la population de la MRC, sont modestes et généralement dispersées en bordure de la route 132 (MRC d'Avignon, PSAR, p. 18).

Le Tableau 3.2 présente l'évolution démographique régionale depuis 1996. Au cours des cinq dernières années, la population de la MRC d'Avignon a diminué sous les 13 400 personnes, soit une diminution de 5,8 % depuis 1996.

**Tableau 3.2 Évolution de la population régionale, 1996-2001**

Endroit	1996	2001	1996-2001
Carleton–Saint-Omer	4267	4010	- 6,0 %
Maria	2581	2458	- 4,8 %
Nouvelle	2009	1960	- 2,4 %
Pointe-à-la-Croix	1607	1513	- 5,8 %
Les sept autres municipalités	3696	3397	- 8,1 %
MRC d'Avignon sans les réserves	14 160	13 338	- 5,8 %
Réserves indiennes	1 738	1 930	11,0 %
MRC d'Avignon avec les réserves	15 898	15 268	- 4,0 %
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	105 174	96 924	- 7,8 %

Source : Statistique Canada.

Note: Statistique Canada inclut les réserves indiennes de Gesgapegiag et Listuguj.

L'économie de la MRC, tout comme celle de la région administrative de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, est basée sur le secteur d'activité primaire (exploitation et première transformation des ressources) et le secteur tertiaire (services gouvernementaux, privés et commerciaux, hébergement et restauration).

Ainsi, les activités saisonnières reliées à la pêche, à la forêt, à l'extraction de matériaux (mines, carrières, gravières, sablières) et à l'agriculture occupent 54 entreprises et fournissent plus de 6 % des emplois de la MRC (MRC d'Avignon, 2000, p. 19) alors que cette proportion est d'environ 4 % à l'échelle de la province. Quant au secteur secondaire (industries manufacturières), il est encore étroitement lié aux ressources naturelles (transformation du bois surtout); il occupe 15 % des travailleurs et 83 entreprises, alors que le taux d'activité atteint 15 % pour la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et 18 % à l'échelle de la province (MRC de La Côte-de-Gaspé, 1996, p. 13).

Le reste des emplois se concentre dans le secteur tertiaire qui regroupe les services à la population (les services gouvernementaux, l'hébergement, la restauration, les commerces et les autres services). Il procure le plus grand nombre d'emplois avec 3 357 travailleurs ou 78,7 % des emplois de la MRC. Soulignons que certaines activités de ce secteur sont tributaires du tourisme.

### **3.4.2 Utilisation du sol actuelle et projetée**

Dans la zone à l'étude, l'occupation résidentielle (sous forme d'habitat dispersé) et le couvert forestier constitué de boisés privés caractérisent l'utilisation du sol. Des plantations et des friches agricoles se trouvent aussi de part et d'autre de l'emprise de la route actuelle. Il n'y a plus de terre en culture. Plus au sud de la zone d'étude, on retrouve plusieurs secteurs de villégiature concentrés le long de la côte.

La zone à l'étude s'inscrit dans le secteur bâti discontinu de la localité d'Oak Bay. Dans les limites du projet, le milieu bâti se présente sous une forme linéaire et dispersée le long de la route 132. Les bâtiments sont généralement situés à proximité de la route et se trouvent pour la plupart sur une distance de 1,5 km à chacune des approches du passage à niveau, surtout du côté nord de la route. Plusieurs sont regroupés au cœur d'un petit hameau à l'extrémité ouest de la zone d'étude, à proximité du ruisseau Busteed (voir carte 1-A, annexe 1).

Il y a au total 25 résidences et un bâtiment à logements le long de la route 132. Plusieurs chalets se trouvent à l'écart de cette route dans les secteurs boisés au sud de celle-ci. Il faut noter que, depuis le dépôt de l'étude d'impact, les résidences des numéros 251 et 301 ont été incendiées et sont maintenant inoccupées. L'ancienne chapelle servant d'entrepôt à canots a été déplacée au Centre de l'Héritage britannique à New Richmond.

Les zones bâties les plus denses sont les secteurs de villégiature situés le long de la côte. Trois secteurs de villégiature distincts se sont développés près des pointes de terre s'avancant vers la rivière Ristigouche, l'un à pointe à la Batterie, les deux autres dans le secteur de la pointe au Chêne, du côté de la baie du même nom.

Au début de la zone à l'étude, dans la partie est du projet, les résidences du côté nord de la route sont coincées sur des terrains exigus, entre le rebord de l'escarpement boisé et la route nationale. Plusieurs des accès privés font actuellement problème à cause du manque d'espace de dégagement des résidences par rapport à la route et du relief accidenté (voir les photos à l'annexe 2). Les résidences situées du côté sud de la route sont soit en contrebas, soit au niveau de la route, cette dernière étant en remblai de ce côté.

La proximité de la voie ferrée par rapport à la route dans plusieurs secteurs entraîne l'enclavement de certaines propriétés résidentielles actuelles alors qu'elle restreint l'espace disponible pour la construction sur les espaces vacants.

À partir de la route 132, du côté sud de celle-ci, plusieurs chemins servent d'accès aux lots ainsi qu'aux secteurs de villégiature situés en bordure de la côte. La plupart d'entre eux sont difficilement visibles à partir de la route 132.

Il n'y a aucun bâtiment ni élément classé et protégé ou en voie de l'être, en vertu de la *Loi sur les biens culturels* ou désigné comme présentant un intérêt patrimonial à l'intérieur de la zone à l'étude considérée dans le projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) de la MRC et dans le plan d'urbanisme de la municipalité.

Il existe un important banc d'emprunt dans la zone à l'étude. Il est situé sur les lots 17 et 18 du rang de la Pointe-aux-Chênes environ 550 m au sud de la route 132. La partie du site sur le lot 17 appartient à une entreprise de pavage (Pavage Beaubassin) alors que la partie située sur le lot 18 appartient au MTQ. Cette source de matériaux pourrait être avantageusement utilisée dans le cadre du projet. Des sondages effectués à l'été 2000 confirment d'ailleurs la bonne qualité des matériaux dans la partie du banc appartenant au MTQ.

Il n'y a pas d'activité agricole dans la zone à l'étude, bien que l'on note la présence de quelques terres anciennement cultivées et qui sont maintenant en friche. Ces terres ne sont plus cultivées depuis plus d'une décennie. Quelques-unes ont été converties en plantation.



Aucune propriété résidentielle ni chalet ne sont desservis par le réseau d'aqueduc municipal. Les propriétaires s'alimentent majoritairement en eau potable à partir de puits artésiens. Cependant, une conduite d'alimentation en eau potable privée traverse la route 132 près du numéro 350. Cette conduite alimente les propriétés aux numéros 346, 348 et 350 (carte 1-B, annexe 1).

Dans la deuxième partie de son PSAR qui traite des grandes orientations d'aménagement, la MRC retient comme première orientation l'harmonisation des grandes affectations du territoire. Comme objectif et sous-objectifs pour le milieu urbain et périurbain, la MRC retient la planification de la répartition de la croissance de l'urbanisation, la consolidation des périmètres d'urbanisation et des zones périurbaines et la restriction du développement de l'habitat dans les zones de contraintes.

Le premier schéma d'aménagement (1987) de la MRC d'Avignon faisait état de la nécessité d'améliorer la route 132 et donnait la priorité à certaines interventions sur le territoire, compte tenu du rôle primordial de cette route pour le développement économique et social de la MRC parce qu'elle constitue l'axe à privilégier en matière d'aménagement. Cette préoccupation se traduit dans la troisième orientation du PSAR : susciter le développement des ressources collectives. L'un des objectifs vise l'efficacité maximale des infrastructures de transport et de communication en favorisant la mise en place d'infrastructures qui répondent aux besoins des utilisateurs.

Dans la troisième partie de son PSAR, portant sur les grandes affectations du territoire, la MRC a actualisé les périmètres d'urbanisation et les grandes affectations du sol de chacune des municipalités.

Le plan des grandes affectations du sol de la municipalité de Pointe-à-la-Croix (échelle 1 : 20 000) révèle que le projet est situé entièrement à l'intérieur de la zone urbaine sous l'affectation périurbaine. Tout le territoire au sud de la route nationale est inclus dans cette zone périurbaine jusque sur une largeur variant entre 150 m et 250 m du côté nord de la route 132. Le reste du territoire au nord de la route est une zone d'affectation forestière constituée de boisés privés. C'est donc la plus grande partie de la zone d'étude qui est comprise dans la zone périurbaine.

La zone à l'étude est exclue du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Pointe-à-la-Croix.

La zone d'étude est marquée par la succession des trois types de paysage suivants.

- ▶ Le paysage côtier formant l'avant-plan visuel sur la rivière Ristigouche.
- ▶ Le paysage du littoral comprenant le replat vallonné en pente vers le paysage côtier.
- ▶ Le paysage montagneux qui se dresse et sert de limite visuelle à la zone d'étude.

La bordure côtière forme des baies, des anses et des pointes qui créent des reculs et des avancées apportant une diversité visuelle attrayante et offrant différents points de vue vers la rivière Ristigouche.

Des aires de villégiature implantées sur la bordure côtière assurent une excellente mise en valeur des vues donnant sur la rivière Ristigouche. La plus grande concentration de villégiateurs se trouve en bordure de la baie au Chêne, alors que deux autres concentrations, nettement moins importantes, sont situées à la pointe au Chêne et à l'anse Busteed.

Le paysage du littoral est marqué par le replat vallonné qui fait le lien visuel entre le paysage côtier et l'arrière-plan montagneux de la zone d'étude. Le relief vallonné peu accidenté constitue un important contraste avec le relief très accidenté du paysage forestier situé à l'arrière-plan.

Le couvert forestier recouvre une grande partie du paysage du littoral, sauf au centre de la zone d'étude à la hauteur de la pointe au Chêne. Toutefois, ce secteur permet aux usagers et aux résidents de profiter de vues panoramiques en surplomb sur la rivière Ristigouche.

Le paysage montagneux domine la zone d'étude avec son relief qui s'élève et ferme la vue des observateurs en direction nord. Ce relief apporte un dynamisme visuel en contraste avec le relief plat du plan d'eau et rompt la monotonie du couvert forestier. Dense, celui-ci recouvre le paysage montagneux et confère un caractère naturel au paysage.

### **3.4.3 Archéologie**

La consultation du répertoire des biens culturels et arrondissements du Québec du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) indique qu'un seul site du patrimoine est connu à l'intérieur d'une zone d'étude de 10 km de rayon ayant pour centre le projet de réaménagement routier. Il s'agit de la maison Busteed, appelée également Bordeaux House et

classée «bien culturel». Ce site, dont la période de construction se situe entre 1760 et 1800, est situé à Pointe-à-la-Croix, au sud-ouest d'Oak Bay, dans le rang Restigouche.

Par ailleurs, la consultation des cartes de localisation des sites archéologiques de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du MCCQ indique que plusieurs sites sont actuellement connus à l'intérieur de la zone d'étude ci-haut citée.

Seul l'inventaire effectué par l'abbé Roland Provost (1972) concernait ou empiétait sur les limites du projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay. Ces sondages archéologiques ont été réalisés au sud de la route 132, à la hauteur du ponceau enjambant la rivière Busteed. L'inventaire de l'abbé Provost, ainsi que ceux effectués par Bilodeau (1993b), Duval (1971), Pintal (1996d) et Patrimoine Experts (2000n), dont certains ont été réalisés pour le compte du ministère des Transports du Québec, n'ont pas révélé la présence de nouveaux sites archéologiques, à l'exception des travaux de Bilodeau (1993).

### 3.4.4 Environnement sonore

La zone à l'étude pour la caractérisation de l'environnement sonore sur 300 m de part et d'autre de la route 132 couvre les résidences susceptibles d'être affectées par les variantes de tracé étudiées.

Les relevés ont été effectués le 30 août 2000. Deux points de mesures ont été retenus vis-à-vis des résidences numéros 254 et 350, lesquelles subissent un rapprochement par l'emprise du projet. Les mesures ont été réalisées sur des périodes de deux heures consécutives à chacun des points de mesures.

**Les valeurs observées et simulées du climat sonore actuel aux points de relevés sont présentées au Tableau 3.3.**

**Tableau 3.3 Niveaux sonores simulé et observé**

Localisation	$L_{eq,2h}$ observé	$L_{eq,2h}$ simulé
254, route 132	53,4 dB(A)	54,3 dB(A)
350, route 132	57,7 dB(A)	58,3 dB(A)

Les données du Tableau 3.3 ont été utilisées pour calibrer le modèle informatique servant à évaluer le climat sonore actuel. Par la suite, la grille d'évaluation de la qualité de

l'environnement sonore, présentée au Tableau 3.4, a servi à établir le degré de perturbation occasionné par la circulation routière.

L'analyse des résultats du climat sonore actuel montre que les niveaux sonores à la façade des habitations les plus rapprochées de la route se situent au-delà de 60 dB(A).

**Tableau 3.4 Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore**

Zone de climat sonore	Niveau de perturbation
$L_{eq,24h} \geq 65 \text{ dB(A)}$	Fort
$60 \text{ dB(A)} \leq L_{eq,24h} < 65 \text{ dB(A)}$	Moyen
$55 \text{ dB(A)} < L_{eq,24h} < 60 \text{ dB(A)}$	Faible
$L_{eq,24h} \leq 55 \text{ dB(A)}$	Acceptable

On établit le degré de perturbation occasionné par la circulation routière pour l'ensemble du secteur à l'étude en se basant sur les critères du tableau précédent. Au regard des résultats du Tableau 3.5, il appert qu'aucune des résidences n'est située dans une zone fortement perturbée. Une zone est qualifiée de perturbée lorsque le climat sonore est supérieur à 55 dB(A) sur une période de 24 heures.

**Tableau 3.5 Climat sonore actuel – Dénombrement des résidences par zone de perturbation**

Résidences	Zone de perturbation			
	Acceptable	Faible	Moyenne	Forte
<b>Nombre</b>	2	11	7	0
<b>Pourcentage</b>	10	55	35	0
<b>N<sup>os</sup> sur la route 132</b>	254 – 297	244 – 251 – 273 – 301 319 – 337 – 339 – 348 350 – 381 – 383	246 – 248 – 249 – 250 269 – 277 – 303	–

Finalement, les résultats du Tableau 3.5 permettent de conclure que l'analyse du climat sonore actuel montre que les niveaux sonores à la façade des habitations les plus rapprochées présentent un niveau de perturbation qualifié de moyen (7 résidences). Le niveau de perturbation est qualifié de faible pour 11 résidences et d'acceptable pour 2 résidences.



## **4. Description des variantes du tracé**

Les contraintes environnementales, telles la topographie très accidentée, la proximité de la voie ferrée et de lignes de transport d'énergie, la présence de boisés à valeur écologique et la présence de plusieurs résidences qu'il faut continuer à desservir, limitent le nombre de variantes possibles. La courte distance affectée par le projet à réaliser (longueur réduite du tronçon considéré) et la nécessité de se raccorder à la route 132 actuelle dans les secteurs où elle a déjà été reconstruite, constituent également des contraintes fixes qui restreignent considérablement le nombre et l'élaboration de variantes du tracé.

À l'ouest, l'extrémité du nouveau tronçon doit se raccorder à un tronçon déjà construit, vers la fin du secteur bâti d'Oak Bay, alors qu'à l'est, il doit rejoindre le même alignement que la route actuelle dans le secteur de l'intersection du chemin Shipyard, où la route 132 a été reconstruite lors d'un projet antérieur.

### **4.1 Variante centre : récupération du corridor de la route actuelle**

#### **4.1.1 Tracé en plan et profil en long**

La récupération maximum de la route actuelle est la première variante de projet à élaborer. La variante centre débute, sur la route 132 actuelle, à l'extrémité est du secteur bâti d'Oak Bay, au chaînage 1 + 900. Elle se termine 5,3 km plus à l'est, au chaînage 7 + 200, dans le secteur de l'intersection de la route Shipyard. La vitesse de base est de 100 km/h et la route est à accès contrôlé.

Plusieurs courbes sont éliminées par cette variante. Les nouvelles courbes sont plus longues et offrent des rayons plus grands, de sorte qu'elles peuvent se négocier de façon plus sécuritaire à une vitesse affichée de 90 km/h.

Le corridor de la route actuelle étant en grande partie récupéré, il y a peu de changements aux intersections avec les chemins secondaires. L'intersection de la future route avec le chemin Shipyard sera abaissée d'environ un mètre. L'intersection avec le chemin McNeil doit être

réaménagée en T plus au nord. Le chemin d'accès au chaînage 5 + 000 et celui menant aux installations de Pavage Beaubassin sont peu touchés : ces intersections sont légèrement déplacées respectivement vers le sud et vers le nord. Les intersections avec les chemins Oatman et Forand sont réaménagées plus au sud. Toutes les intersections sont réaménagées en T.

Le passage à niveau est déplacé à environ 15 m plus au sud, mais il conserve le même angle. Un ponceau est construit quelques mètres au sud de l'alignement de la route actuelle, au chaînage 2 + 160.

Les remblais et déblais sont, en règle générale, limités le long du tracé. Il s'agit de corriger un profil très irrégulier, mais peu accidenté. C'est entre les chaînages 2 + 000 et 2 + 240, aux approches du ruisseau Busteed, que la hauteur du remblai est la plus élevée : elle atteint 12 m à l'emplacement du nouveau ponceau à construire et l'emprise a une largeur de 70 m. Le profil de la route est rehaussé entre les chaînages 3 + 580 et 4 + 400, 4 + 900 et 5 + 200 ainsi que 5 + 500 et 6 + 200. Le déblai le plus important atteint une hauteur maximale d'environ 7 m. Il est situé entre les chaînages 6 + 600 et 7 + 000.

#### **4.1.2 Profil en travers**

Le profil en travers retenu est de type B, ce qui correspond à une route nationale (voir la Figure 4.1) selon les normes de conception du MTQ. Les deux voies de roulement mesurent 3,7 m chacune et les accotements, 3,0 m. La pente des talus est de 1V : 4H. L'emprise nominale est de 40 m.

### **4.2 Variante sud : tracé au sud de la voie ferrée**

#### **4.2.1 Tracé en plan et profil en long**

Sur la route 132 actuelle, la variante sud débute à l'extrémité est du secteur bâti d'Oak Bay, au chaînage 10 + 900. Elle se termine 5,5 km plus à l'est au chaînage 16 + 400. La vitesse de base est de 100 km/h et la route est à accès contrôlé.

Cette variante nécessite l'aménagement de courbes plus longues et à grands rayons, ainsi que l'aménagement de nouvelles intersections à la traversée des chemins secondaires. Tous les

chemins situés au sud de la route 132 actuelle sont touchés; la plupart seraient sectionnés. De nouvelles intersections doivent être aménagées au raccordement avec la route actuelle, à chaque extrémité du nouveau tronçon, car la route 132 existante doit être conservée comme chemin de desserte pour les résidences, ce qui exige également le maintien du passage à niveau actuel. L'intersection du chemin Shipyard est aussi touchée par une correction du profil.

Le passage à niveau actuel est donc conservé, mais un nouveau passage doit être construit à proximité du chemin McNeil. Ce passage serait à angle aigu, de l'ordre de  $28^{\circ}$ , avec la nouvelle route et nécessiterait des remblais aux approches.

Un nouveau corridor routier est requis sur plus de 3 km, car le tracé passe au sud de la voie ferrée. La nouvelle route serait construite en remblai sur pratiquement tout le parcours. Le remblai le plus important serait construit aux abords du ruisseau Busted : il atteindrait une hauteur maximale de 12 m. Ailleurs, le long du tracé, les remblais seraient généralement d'une hauteur de 1 à 3 m. Le nouveau ponceau serait construit pour la traversée du ruisseau Busted environ 12 m au sud du ponceau actuel. Il aurait les mêmes caractéristiques techniques que celui de la variante centre.

#### **4.2.2 Profil en travers**

Le profil en travers retenu est de type B, le même que celui de la variante centre (voir Figure 4.1). Les deux voies de roulement mesurent 3,7 m chacune et les accotements, 3,0 m. La pente des talus est de 1V : 4H. L'emprise nominale est de 40 m.

### **4.3 Variante nord**

Une variante impliquant la construction d'une route au nord de la route 132 actuelle a également été considérée. Toutefois, elle a été rejetée dès le début de l'analyse puisqu'elle traverse une zone montagneuse ainsi qu'une falaise rocheuse. Cette variante n'a pas été cartographiée.

De plus, la variante nord répond mal aux objectifs visés par le projet à cause des contraintes imposées par la topographie accidentée. Cette variante comporte aussi des désavantages techniques qui la rendent coûteuse. Ainsi, la largeur d'emprise serait de beaucoup supérieure à la largeur nominale de 40 m. Cette emprise nécessiterait des coupes élevées dans le roc et des



déblais et remblais importants, tant en hauteur qu'en volume de matériaux, car le milieu traversé par un tel tracé est montagneux sur la majeure partie du projet. Par ailleurs, la variante nord est nettement désavantageuse par rapport aux exigences du transport lourd, car elle se caractériserait par des pentes nettement plus longues et plus prononcées que celles de la route actuelle.

En outre, la route serait en déblai sur une grande distance et en milieu très accidenté, ce qui nécessiterait un volume important de matériaux à disposer sur le site du projet et même à l'extérieur de la zone des travaux.

En fait, une variante de tracé passant au nord de la route actuelle est nettement désavantageuse ne serait-ce que sur le plan technique et du point de vue des coûts. Cette solution est disproportionnée, car il est possible techniquement et de façon beaucoup moins dispendieuse d'intervenir dans le corridor de la route existante.

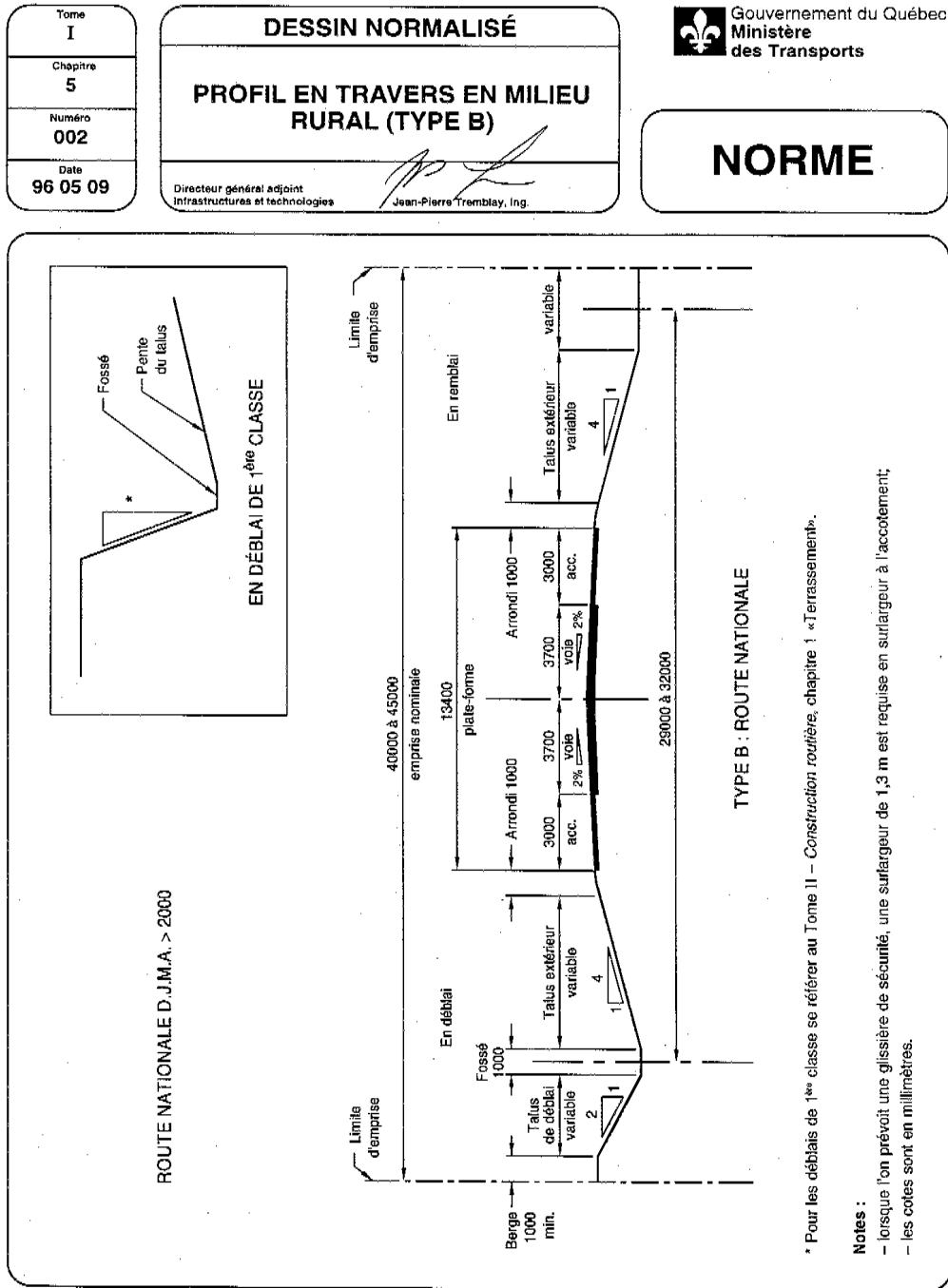
Dans un autre ordre d'idées, cette variante au nord de la route actuelle insérerait dans le paysage un élément construit, qui diminuerait de façon importante l'attrait naturel du paysage forestier (remblayage, déblais et coupe de roc dans la falaise, etc.), car elle entraînerait le déboisement de l'emprise sur pratiquement tout son parcours.

De même, il y aurait doublement de l'infrastructure routière et du coût d'entretien afférent, car il faudrait obligatoirement maintenir la route 132 actuelle sur presque toute sa longueur pour assurer la desserte des résidents, qui ne peuvent être raccordés directement à la nouvelle route en raison de la barrière physique que constituent la falaise et les pentes fortes.

À plus long terme, dans une optique de développement durable, l'entretien de deux infrastructures parallèles, avec les coûts que cela engendrerait, n'est pas souhaitable.

Enfin, sur le plan environnemental, la variante nord est difficilement défendable par rapport à d'autres variantes possibles de moindre impact en milieu terrestre. Cette variante n'est donc pas acceptable et elle peut être écartée sans une analyse technique plus élaborée.

Figure 4.1 Profil en travers en milieu rural, type B : route nationale





## 5. Analyse comparative des variantes

Les variantes centre et sud font donc l'objet de l'analyse comparative détaillée de la présente section. Elles sont illustrées à la carte 2 de l'annexe 1.

### 5.1 Aspects techniques et coût

La variante sud nécessite deux intersections additionnelles pour le raccordement à chaque bout du tronçon existant qui sera conservé. Un nouveau passage à niveau sera construit et il offrira une moins bonne visibilité aux approches, car cette variante traversera une zone boisée. Cette variante impliquera donc deux passages à niveau, dont celui de la route existante.

La variante sud sera un peu moins coûteuse à construire, mais son coût d'entretien sera supérieur étant donné la portion de 2,6 km de la route existante qui sera conservée, ce qui doublera les infrastructures à cet endroit.

**Tableau 5.1 Comparaison du coût des variantes centre et sud**

Description	Variante (\$)	
	Centre	Sud
<b>Terrassements</b>	1 154 650	913 375
<b>Ponceaux</b>	102 000	69 000
<b>Emprunt classe A</b>	919 310	957 425
<b>Granulat</b>	400 180	418 440
<b>Enrobé bitumineux</b>	971 400	1 008 000
<b>Glissière de sécurité</b>	40 000	40 000
<b>Travaux divers *</b>	1 076 460	942 760
<b>Préparation et surveillance</b>	1 166 000	1 087 000
<b>Passage à niveau</b>	200 000	200 000
<b>Acquisition</b>	1 500 000	1 200 000
<b>Total</b>	<b>7 530 000</b>	<b>6 836 250</b>

\* Cela comprend les éléments suivants : enrochement, clôtures, ensemencement, organisation du chantier, entrées privées, déplacements de poteaux.

## 5.2 Sécurité et circulation

Les variantes centre et sud ne se distinguent pas l'une de l'autre au point de vue de la sécurité et de la circulation. Les deux variantes introduisent des courbes et des pentes régulières adéquates, qui augmenteront le confort et la sécurité des usagers et amélioreront les conditions de circulation, en particulier celles des véhicules lourds. De même, ces variantes augmenteront considérablement les distances de visibilité. La variante sud est cependant moins avantageuse, car elle exige la construction d'un nouveau passage à niveau tout en obligeant la conservation du passage à niveau existant.

## 5.3 Aspects environnementaux

### 5.3.1 Milieu biologique

#### 5.3.1.1 *Végétation*

La variante centre est privilégiée sur le plan de la végétation parce qu'elle cause deux fois moins de déboisement (voir Tableau 5.2). Cela s'explique par le fait que le corridor de cette variante se superpose au corridor actuel de la route 132, celui-ci étant déjà déboisé. De plus, la variante centre évite le peuplement forestier d'intérêt phytosociologique représenté par la cédrière humide à Épinette blanche âgée de plus de 90 ans et les autres milieux humides situés à proximité.

À l'opposé de la variante centre, plusieurs petits plans d'eau et zones humides sont touchés (par remblayage) par la variante sud (voir la carte 2 de l'annexe 1).

#### 5.3.1.2 *Faune avienne*

La variante centre est légèrement avantageuse parce qu'elle dérange moins de couples nicheurs (168 contre 184) et d'espèces aviaires (34 contre 40). En outre, elle épargne l'étang de castors.

### 5.3.1.3 Faune ichthyenne

Aucune des deux variantes ne se distingue sur le plan de l'ichtyofaune, car le franchissement du ruisseau Busteed, le seul cours d'eau ayant un potentiel dans la zone à l'étude, est identique étant donné le tronc commun des deux tracés à cet endroit.

## 5.3.2 Milieu humain : bâti et utilisation du sol

### 5.3.2.1 Variante centre

La variante centre impliquera l'expropriation d'un édifice à logements (n° 306), de sept résidences (n°s 404, 357, 346, 342, 308, 274 et 252), et de plusieurs bâtiments secondaires (hangars, garages, remises). Elle entraînera également, dans le corridor actuel, le rapprochement de six résidences et d'un chalet.

Par contre, pas moins de 11 résidences profiteront d'un éloignement par rapport à la future route selon cette variante. Ainsi, les résidents concernés subiront moins de nuisances dues à la circulation routière (bruit, poussière, vibrations, etc.).

De même, la variante centre entraînera moins d'immobilisations de terrains sur les propriétés privées, particulièrement celles situées du côté sud, car le corridor de la route existante sera en partie récupéré. Quant aux chemins secondaires, ils seront peu touchés par cette variante.

Enfin, la variante centre offre l'avantage de récupérer certaines parties de l'ancienne plateforme de la route, tandis que la variante sud occasionne le dédoublement des tronçons de route et nécessite l'immobilisation de terrains supplémentaires au sud de la voie ferrée.

### 5.3.2.2 Variante sud

La variante sud n'entraînera l'expropriation que de trois résidences (n°s 404, 252 et 274) et ses impacts seront moins importants sur le milieu bâti. À l'exception des quelques cas de rapprochement, la plupart des résidences connaîtront un éloignement par rapport à la future route. Cependant, la route actuelle devra être conservée pour la desserte des propriétés et la circulation locale.

En outre, malgré une diminution des nuisances dues à la circulation (bruit, poussières, vibration, etc.), les résidants subiront certains inconvénients dont un isolement plus marqué en hiver. De même, le déneigement de la route 132 ne sera plus assumé par le MTQ.

Par ailleurs, le doublement des infrastructures routières crée un obstacle physique supplémentaire pour l'accès aux propriétés. De plus, la variante sud entraînera une perte d'espace occupable plus importante et, en certains endroits, le sectionnement de terrains.

Entre les chaînages 11 + 940 et 12 + 300, une plantation d'arbres résineux de moins de cinq ans sera trois fois plus affectée par la variante sud en termes de perte de superficie (voir la carte 2 de l'annexe 1).

### **5.3.3 Milieu humain : les caractéristiques visuelles du paysage**

#### **5.3.3.1 Variante centre**

Des deux variantes étudiées, la variante centre est celle qui affectera le plus le champ visuel des résidants. Par contre, quelques résidants bénéficieront d'un impact positif, grâce à un éloignement de la route 132 qui favorisera l'isolement visuel.

Pour les usagers de la route, la variante centre possède l'avantage de conserver des vues sur les attraits du paysage (couvert forestier, paysage montagneux, rivière Ristigouche) et de maintenir une qualité panoramique équivalente à celle de la route actuelle.

#### **5.3.3.2 Variante sud**

La variante sud s'éloigne de l'axe existant et positionne davantage l'utilisateur de la route dans le couvert forestier de la zone d'étude. Par contre, le nouveau tracé favorisera moins le contact visuel avec le paysage bâti. En plus, le banc d'emprunt sera plus visible puisque le nouveau tracé s'en rapprochera. La qualité panoramique de la variante sud risque donc de présenter un intérêt visuel de moindre importance que dans le cas de la variante centre.

La variante sud pourrait toutefois être davantage visible que la route 132 actuelle pour les villégiateurs bordant la rivière Ristigouche, puisque le nouveau tracé sera situé entre la voie ferrée et les villégiateurs.

## 5.4 Synthèse de l'analyse comparative des variantes centre et sud et choix de la variante

Ainsi, la variante centre apparaît plus avantageuse que la variante sud sous plusieurs aspects et elle est équivalente sur le plan de la sécurité et de la circulation (voir Tableau 5.2).

Ayant été retenue pour le projet, la variante centre fera donc l'objet de l'analyse exhaustive des impacts environnementaux.

**Tableau 5.2 Synthèse des éléments de comparaison des variantes**

Élément	Variante	
	Centre	Sud
<b>Aspects techniques</b>		
<b>Remblai</b>		
Hauteur maximale	12 m	12 m
Volume	105 500 m <sup>3</sup>	101 600 m <sup>3</sup>
<b>Déblai</b>		
Hauteur maximale	7 m	7 m
Volume	157 300 m <sup>3</sup>	170 700 m <sup>3</sup>
Surplus de matériaux	Négligeable	Négligeable
Coût approximatif	7 500 000 \$	7 000 000 \$
Géométrie	Respect des normes (6 courbes)	Respect des normes (5 courbes)
Passage à niveau	1	2
Sécurité et circulation	Identique à la variante sud	Identique à la variante centre
<b>Milieu biologique</b>		
Déboisement (longueur)	5,0 ha	11 ha *
<b>Faune avienne</b>		
Perte d'habitat permanent dû au déboisement	168 couples nicheurs et 34 espèces	184 couples nicheurs et 40 espèces
Faune ichtyenne	Identique à la variante sud	Identique à la variante centre
Zones humides	Un petit étang artificiel remblayé	Plusieurs petits étangs artificiels remblayés
<b>Bâti et utilisation du sol</b>		
Expropriation	7 résidences et 1 édifice à logements	3 résidences
Immobilisation de terrains	Moins importante	Plus importante
Entrées des propriétés	Situation actuelle améliorée	Barrière physique supplémentaire Sectionnement des propriétés



Élément	Variante	
	Centre	Sud
Abandon ou récupération de l'ancienne route	Récupération partielle du corridor de la route existante – Une seule route à entretenir	Doublement des infrastructures
	Pas de remise de la route actuelle à la Municipalité pour l'entretien	Remise de la route actuelle à la Municipalité pour l'entretien
	Récupération possible de terrains pour certains propriétaires	
<b>Plantation</b>	<b>Perte de 0,5 ha</b>	<b>Perte de 1,6 ha</b>
<b>Climat sonore</b>	<b>Amélioration pour 2 résidents Impact faible pour plusieurs</b>	<b>Amélioration significative pour l'ensemble des résidents</b>
<b>Milieu visuel</b>		
<b>Paysage (qualité)</b>	<b>Modification mineure</b>	<b>Modification mineure</b>
<b>Champ visuel des usagers</b>	<b>Qualité panoramique maintenue</b>	<b>Qualité panoramique diminuée</b>
<b>Champ visuel des résidents</b>	<b>Modification moyenne</b>	<b>Modification mineure</b>
<b>Synthèse des avantages</b>	<b>+</b>	<b>-</b>

\* Déboisement dans un peuplement forestier d'intérêt (cédrière à Épinette blanche de 90 ans).

## **6. Impacts et mesures d'atténuation dans le cas de la variante centre**

Le Tableau 6.2 : *Description des impacts et des mesures d'atténuation et de compensation*, résume l'ensemble des impacts engendré par le projet sur les composantes environnementales. La carte 3 (annexe 1) localise les impacts résiduels le long du projet.

### **6.1 Milieu biologique**

#### **6.1.1 Avifaune (BG-1)**

Pendant la construction de la route, les sources d'impact susceptibles d'affecter l'avifaune ont trait au bruit, au dynamitage, aux déplacements de machinerie, au déboisement et autres activités humaines. Le déboisement s'étendra sur 40 à 70 m de largeur et affectera surtout les peuplements forestiers. Le bruit, le dynamitage et les autres sources de dérangement auront un impact différent selon les espèces d'oiseaux.

Après les travaux, les impacts concerneront la perte ou la modification d'habitats et leurs répercussions sur les populations d'oiseaux. Les sources d'impact incluent également l'utilisation de la route et les activités humaines qui se dérouleront à partir de celle-ci.

Comme l'effectif total des espèces affectées s'élève à environ une centaine de couples nicheurs et qu'il n'y a aucune espèce d'intérêt, l'intensité de l'impact est faible. Comme la portée est ponctuelle, et la durée, longue, l'importance de l'impact pour l'avifaune est jugée mineure.

Trois espèces devraient mettre à profit les nouvelles lisières créées par le déboisement de la route : le Bruant chanteur, le Bruant à gorge blanche et le Jaseur d'Amérique. Les lisières créées devraient compenser celles qui seront perdues, sauf peut-être pour le Bruant à gorge blanche car l'effectif affecté est relativement élevé.

Si possible, il faudrait déboiser entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 1<sup>er</sup> février, ce qui réduirait considérablement l'impact des travaux de construction sur la reproduction des oiseaux forestiers. L'importance de l'impact résiduel de la construction deviendrait négligeable à nulle.

De la même manière, l'importance de l'impact résiduel (BG-1) dû à la présence de l'infrastructure deviendrait nulle ou négligeable pour toutes les espèces.

Cependant, la variante centre limite le plus possible le déboisement, en particulier dans la partie est du projet, où la route traverse une zone très boisée, car elle longe la voie ferrée sur environ 2 km.

### **6.1.2 Ichtyofaune (B-2)**

Le ruisseau Busteed passera dans un ponceau rectangulaire en béton ayant une ouverture libre de 4 m, une hauteur de 2 m et une longueur de 70 m. Les travaux de construction et la présence de l'infrastructure pourraient créer un impact d'intensité moyenne sur le ruisseau Busteed, étant donné la grande valeur environnementale du ruisseau Busteed, mais un faible degré de perturbation. Comme la portée est ponctuelle et la durée, longue, l'importance de l'impact sera moyenne.

La mise en place du ponceau rectangulaire en conformité avec le guide des bonnes pratiques (MRN et MEF, 1997) atténuera l'impact des travaux sur l'habitat aquatique et les poissons, de telle sorte que son importance deviendra faible. Le ponceau sera enfoui sur 10 % de sa hauteur sans dépasser 30 cm, ce qui permettra l'entrée des matériaux naturels sur le radier, prolongeant ainsi le lit naturel du cours d'eau à même le ponceau. De plus, les rives, les berges, les extrémités du ponceau et les remblais à proximité seront stabilisés selon les recommandations du «Guide sur l'aménagement des ponts et des ponceaux dans le milieu forestier» (MRN, 1997). L'importance de l'impact résiduel (B-2) devrait être négligeable après la mise en place de cette mesure d'atténuation.

Si la construction d'un ponceau en arche sur le ruisseau Busteed est techniquement réalisable, celui-ci sera privilégié car il offre des avantages certains au point de vue environnemental pour l'habitat aquatique et les poissons : son installation ne nécessite pas de dérivation temporaire du cours d'eau et son lit demeure naturel. Ce type de ponceau est préfabriqué et présente certains autres avantages non négligeables. Il est plus facile d'installation, ce qui occasionne moins d'impacts temporaires sur l'environnement et la circulation routière.

La présence des ponceaux sur les deux petits cours d'eau sans nom et les travaux pour leur mise en place n'auront aucun impact sur l'habitat aquatique et sur les poissons qui s'y trouvent.

De même, le remblayage de l'étang à la hauteur du chaînage 5 + 280g n'entraînera aucun impact sur l'ichtyofaune parce qu'il s'agit d'un plan d'eau artificiel (absence de poisson).

### **6.1.3 Végétation (B-3)**

Des travaux de terrassement et de déboisement devront être réalisés lors de la construction de la route. Au total, 13,9 ha de couvert végétal feront l'objet de ces travaux, soit 5,0 ha en terrain boisé, 1,5 ha sur des terrains en friche et 7,4 ha sur des terrains à vocation agricole<sup>4</sup>.

Le réaménagement de la route 132 occasionnera le recul de la lisière boisée actuelle. Comme la valeur environnementale de ces lisières boisées est faible et que le degré de perturbation est faible, l'intensité de l'impact est faible. L'importance de l'impact sera donc mineure étant donné la portée ponctuelle, une intensité faible et une durée longue.

Toutefois, étant donné l'importance patrimoniale que revêt le Chêne rouge, si des spécimens de Chêne rouge se trouvaient dans les surfaces à déboiser (la partie est du projet), une mesure d'atténuation suivante est prévue. Il s'agit de considérer la relocalisation des individus de petite taille (arbres jusqu'à 20 cm, gaulis et semis) ou de procéder à la plantation de Chêne rouge lors de la renaturalisation des terrains perturbés par les travaux de construction.

L'importance de l'impact résiduel devrait être négligeable après la mise en place de cette mesure d'atténuation.

## **6.2 Milieu humain**

### **6.2.1 Impacts permanents et mesures d'atténuation pour le bâti et l'utilisation du sol**

#### *6.2.1.1 Expropriations*

Les impacts et mesures d'atténuation pour le milieu bâti sont présentés au Tableau 6.2.

---

4. Terrain agricole au sens de la carte écoforestière.

La variante centre occasionne l'expropriation de sept résidences : numéros 404 (impact H-1), 357 (H-4), 346 (H-7), 342 (H-8), 308 (H-12), 274 (H-19) et 252 (H-22), d'un édifice à logements ou résidence multifamiliale : numéro 306 (H-13) et de plusieurs bâtiments secondaires (hangars, garages, remises). Ces huit bâtiments sont situés de part et d'autre de la route 132.

#### *6.2.1.2 Rapprochements par la route*

La variante dans le corridor actuel entraîne le rapprochement de sept résidences. Il s'agit de rapprochements par l'emprise requise pour le projet.

Pour les résidences numéros 348 (H-6), 251 (H-21), 250 (H-23), 248 (H-24) et 249 (H-25), l'importance de l'impact est majeure, car il s'agit d'une perte de 40 % ou plus de la marge de recul avant. L'importance de l'impact est moyenne pour ce qui est des numéros 303 (H-14) et 350 (H-5).

L'importance de l'impact du rapprochement des résidences (n<sup>os</sup> 250, 248 et 249) pourrait être diminuée car il est possible de réduire l'acquisition d'emprise par l'aménagement d'un drainage fermé (drainage pluvial souterrain) en bordure de ces propriétés. S'il s'avérait possible de s'en tenir à l'emprise existante, il n'y aurait pas d'impact.

#### *6.2.1.3 Éloignement par la route*

Par contre, plusieurs résidences sont avantagées par un éloignement par rapport à l'emprise du projet ou par rapport à la future chaussée. Ainsi, pas moins de 11 résidences profiteront d'un éloignement par rapport à la future route projetée.

Dans plusieurs cas, selon le désir du propriétaire, il y aura possibilité de rétrocession de l'emprise excédentaire de la route actuelle au propriétaire concerné. À l'aide de cette mesure d'atténuation, les propriétaires riverains de la route pourront récupérer des parcelles de terrain pour leur propre usage.

Les résidences qui profiteront de l'éloignement le plus important par rapport à l'emprise projetée sont situées aux numéros 383 (H-2), 381 (H-3), 339 (H-9) et 319 (H-11). L'importance de l'impact sera nul à positif pour la plupart des résidences éloignées par le projet.

Le projet permettra aussi d'améliorer les accès aux propriétés non bâties ou vacantes de part et d'autre de la route actuelle grâce à l'amélioration du profil et des courbes.

#### **6.2.1.4 Alimentation en eau potable**

Les travaux effectués sur la route 132 dans le cadre du projet ne peuvent d'aucune manière affecter les sources d'approvisionnement situées en amont. Par conséquent, on ne devrait pas noter de variations significatives dans la qualité de l'eau des puits par rapport à la situation actuelle après les travaux. Nous pouvons être certains que le projet n'aura aucun impact sur les puits de la municipalité, ceux-ci étant situés à plus de 5 km des travaux à réaliser.

### **6.2.2 Impacts temporaires et mesures d'atténuation**

Les activités relatives à la construction de la nouvelle route donneront lieu temporairement à des nuisances ou à des inconvénients tels que les vibrations, l'émission de poussière, le bruit dû à la circulation de la machinerie et aux travaux de chantier, la perturbation de la circulation, etc. Les travaux de construction risquent aussi de nuire aux déplacements des automobilistes et des résidents en perturbant la circulation et l'accès aux propriétés privées dans les limites du projet.

Ces impacts sont estimés faibles et de durée temporaire car ils se manifesteront uniquement pendant la période d'exécution des travaux.

Afin de limiter ces impacts d'une durée temporaire. Toutes les mesures pertinentes du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du Ministère s'appliqueront. Elles concernent par exemple : la mise en place d'une signalisation routière appropriée, le maintien de la circulation, le maintien, en tout temps d'un accès sécuritaire aux propriétés riveraines de la portion de route à réaménager, l'utilisation d'abat poussière et le respect d'un horaire de travaux prédéfini.

L'alimentation en eau potable des résidents ne devrait pas être affectée pendant la durée des travaux. Seule la conduite d'alimentation en eau des résidences numéros 346, 348 et 350 devra être maintenue et protégée par une gaine (tuyau d'un diamètre supérieur) afin de permettre l'alimentation en eau potable des résidents concernés. Les travaux d'insertion de cette gaine protectrice pourraient occasionner des impacts temporaires estimés faibles. Le Ministère verra à maintenir l'alimentation en eau potable pour les résidents pendant la durée des travaux.

### **6.2.3 Consultation de la Municipalité**

Des représentants du Ministère ont rencontré les membres du conseil municipal de Pointe-à-la-Croix le 12 décembre 2001 pour présenter les caractéristiques du projet, les variantes étudiées et le tracé privilégié, afin de recueillir les commentaires et répondre aux questions du conseil municipal.

Le conseil municipal n'est pas favorable à la variante sud, parce qu'elle nécessite plus de déboisement dans les boisés de grande valeur (dont une cédrière et une érablière), tant au nord qu'au sud de la route actuelle, en plus d'empiéter dans plusieurs zones humides. Cette variante implique aussi la rétrocession à la Municipalité de près de 3,0 km de la route actuelle.

Le conseil municipal est favorable à la variante centre, mais il a demandé au Ministère de limiter le déboisement entre la falaise et la route actuelle à l'approche est du chemin McNeil. Le tracé de la variante centre a été bonifié dans l'étude : il longe de plus près la voie ferrée dans le secteur du chemin McNeil pour limiter le déboisement dans les boisés d'intérêt du côté nord de la route actuelle. Le tracé longe aussi de plus près l'emprise du chemin de fer dans le secteur des résidences situées aux numéros 381 et 383.

### **6.2.4 Impacts sur la composante sylvicole**

En ce qui a trait à la sylviculture, le projet touche une jeune plantation de résineux (moins de cinq ans) située sur les lots 11 et 12, au sud de la route 132 actuelle (voir F1, Tableau 6.2). La perte de superficie de cette plantation est de l'ordre de 0,5 ha. L'importance de l'impact est mineure car la perte de superficie est relativement petite. Le propriétaire sera indemnisé pour les préjudices causés à sa propriété.

## **6.3 Composantes visuelles et paysage**

Les modifications apportées par le projet aux caractéristiques visuelles du paysage seront principalement causées par : le nouvel alignement du tracé, les travaux de nivellement et l'abandon de l'ancien corridor.

### **6.3.1 Nouvel alignement du tracé**

Le nouvel alignement du tracé apportera des modifications au champ visuel des usagers et des riverains de la route 132.

Les attraits visuels actuellement perçus par les usagers de la route 132 resteront visibles à partir du nouveau tracé car le nouveau tracé proposé emprunte en grande partie l'axe de la route actuelle. Le nouvel alignement du tracé n'affectera donc pas la qualité panoramique du paysage perçu par les usagers de la route 132.

Le nouvel alignement du tracé apportera des modifications au champ visuel des riverains de la route 132. Par rapport au tracé actuel, le nouvel alignement éloignera la route 132 de façon significative pour quatre résidences de la zone d'étude, ce qui entraînera un impact visuel positif.

D'autre part, le nouvel alignement rapprochera la route 132 pour plusieurs résidences de la zone d'étude. Si possible, des travaux de plantation seront inclus dans l'intervention afin de recréer partiellement l'isolement visuel entre les résidents concernés et la route 132.

### **6.3.2 Travaux de nivellement**

Dans le cadre du projet de réaménagement de la route 132 à Oak Bay, le tracé est inséré majoritairement dans un paysage forestier. Les travaux de déboisement du couvert forestier et les modifications apportées au relief naturel découlant des travaux de nivellement de la nouvelle route auront un impact visuel sur le caractère naturel du paysage.

Les talus de la nouvelle route seront ensemencés afin de les verdir et de mieux les harmoniser avec le paysage naturel. Pour les talus les plus importants et ceux situés dans les secteurs forestiers, des travaux de plantation assureront une harmonisation avec le paysage.

### **6.3.3 Abandon du corridor actuel**

Par suite de son abandon, le corridor actuel laissera une empreinte visuelle qui créera une rupture dans le paysage.



On pourra effacer graduellement l'empreinte visuelle et recréer une continuité dans le paysage, en restaurant le corridor actuel à l'aide d'un nivellement harmonisé avec le relief naturel, d'un engazonnement par ensemencement hydraulique et des travaux de plantation dans les secteurs boisés.

Après ces travaux, l'ancien corridor s'intégrera graduellement au paysage environnant. Un an après la réalisation du projet, les traces de l'ancien corridor seront difficilement perceptibles, d'autant plus que le nouveau corridor se superpose à l'ancien sur presque toute sa longueur.

## **6.4 Archéologie**

Aucun site archéologique actuellement «connu», «classé» ou «reconnu» n'est situé dans la zone d'étude du projet. Aucun site archéologique «connu» ne devrait donc subir d'impact négatif lors de la réalisation des travaux de la zone déterminée.

Toutefois, aucun inventaire archéologique n'a encore été réalisé précisément dans l'ensemble des limites de la zone prévue pour ce réaménagement routier.

Le projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur d'Oak Bay est susceptible de générer des impacts négatifs sur des ressources archéologiques actuellement inconnues et potentiellement présentes dans la zone d'étude.

Les emprises requises pour les travaux d'aménagement et tous les emplacements devant servir à la réalisation des travaux de construction dans le secteur d'Oak Bay, feront l'objet d'un inventaire archéologique exhaustif.

De plus, nonobstant les résultats des inventaires archéologiques, les responsables de chantier devront être informés, par le biais du CCDG, de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci.

## **6.5 Environnement sonore**

Les données de circulation utilisées pour l'analyse des impacts sonores du projet à l'horizon 2011 (10 ans) sont un débit journalier moyen estival (DJME) de 3 078 véhicules,

dont 19 % de véhicules lourds. De plus, pour tenir compte de l'amélioration du tracé en ce qui concerne les courbes et le profil en long, nous avons fait l'hypothèse d'une augmentation de la vitesse à 100 km/h pour les automobiles et à 95 km/h pour les camions.

Le Tableau 6.1 présente le climat sonore qui prévaudra pour les résidences en 2011

**Tableau 6.1 Climat sonore dans 10 ans (2011) – Dénombrement des résidences par zone de perturbation**

Résidences	Zone de perturbation			
	Acceptable	Faible	Moyenne	Forte
<b>Nombre</b>	2	7	7	0
<b>Pourcentage</b>	10	35	35	0
<b>N<sup>os</sup> sur la route 132</b>	254 – 297	244 – 301 – 319 – 337 339 – 381 – 383	246 – 248 – 249 – 250 251 – 269 – 273 – 277 303 – 348 – 350	–

L'augmentation moyenne des niveaux sonores par rapport à aujourd'hui sera de 1,2 dB(A) et l'impact qui en découlera dans dix ans sera faible pour la majorité de la vingtaine de résidences de ce secteur. À cause de l'éloignement de la chaussée à certains endroits du tracé, quatre résidences (n<sup>os</sup> 269, 319, 337 et 339, respectivement les impacts T-13, T-7, T-6 et T-5 sur la carte 3) n'auront aucun impact et deux résidences (n<sup>os</sup> 381 et 383, soit les impacts T-1 et T-2) bénéficieront même d'une légère réduction du niveau sonore.

Aucune mesure d'atténuation n'est envisagée pour ce projet, car au regard de la politique sur le bruit du ministère des Transports du Québec (MTQ) contenue dans la publication *Politique sur le bruit routier* (1998), la mise en place de mesures d'atténuation dans le cadre d'une approche de planification intégrée se fait lorsque les impacts sonores, soit la variation entre le niveau actuel et le niveau sonore projeté (10 ans), sont moyens ou forts.

Les résidents peuvent cependant, de leur propre initiative, améliorer leur confort par des interventions sur leur propriété, hors du contrôle du MTQ, tels l'insonorisation, les plantations ou le bruit camouflant.



Tableau 6.2 Description des impacts et des mesures d'atténuation et de compensation

Impact						Mesure d'atténuation et de compensation	Importance de l'impact résiduel
N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
<b>Milieu biologique</b>							
BG1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation de la nidification par les travaux</li> <li>• Perte de lieux de nidification en raison de la présence à long terme de l'infrastructure</li> </ul>	Fa	Po	Lg	Mi	Déboisement entre le 1 <sup>er</sup> octobre et le 1 <sup>er</sup> février si possible	–
B2	Mise en place d'un ponceau de 4 m x 2 m x 70 m sur le ruisseau Busteed	Mo	Po	Lg	Mo	Selon les normes du MTQ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enfouissement du ponceau sur 10 % de sa hauteur jusqu'à un maximum de 30 cm</li> <li>• Retour du ruisseau dans son lit naturel</li> </ul> Selon les recommandations du <i>Guide sur l'aménagement des ponts et ponceaux dans le milieu forestier</i> (MRN, 1997) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilisation des extrémités du ponceau, des rives des berges et des remblais à proximité</li> </ul>	Né
B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déboisement de 5,0 ha de terrains de peu d'intérêt</li> <li>• Rencontre possible de quelques spécimens de Chêne rouge dans la portion est du tracé entre les chaînages 5 + 400 et 6 + 500</li> </ul>	Fa	Po	Lg	Mi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacement des chênes rouges de petite taille (jusqu'à 20 cm, gaulis et semis)</li> <li>• Plantation de chênes rouges sur les terrains perturbés par les travaux de construction</li> </ul>	Né à Nu
<b>Milieu humain</b>							
<b>Bâti et utilisation du sol</b>							
H1	Expropriation de la résidence n° 404 – chaînage 5 + 550d * – dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Possibilité de déplacement du bâtiment sur son lot</li> </ul>	Mi
H2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résidence n° 383 – chaînage 5 + 360g * – 4 fois plus loin par rapport à l'emprise du projet</li> <li>• Immobilisation de terrain sur cette propriété</li> <li>• Remise dans l'emprise au chaînage 5 + 240d</li> <li>• Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Fa	Po	Lg	Mi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Réaménagement de l'entrée privée</li> <li>• Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> </ul>	Mi – +

Impact						Mesure d'atténuation et de compensation	Importance de l'impact résiduel
N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
H3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éloignement de la résidence n° 381 – chaînage 5 + 260g – 3 fois plus loin par rapport à l'emprise du projet</li> <li>Pas de perte de terrain</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménagement de l'entrée privée</li> <li>Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> </ul>	Nu – +
H4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expropriation de la résidence n° 357 – chaînage 4 + 680g</li> <li>Résidence dans l'emprise du projet</li> </ul>	Fo	Po	Lg	Ma	Indemnisation lors des procédures d'acquisition	Mi
H5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapprochement de la résidence n° 350 – chaînage 4 + 465d (- 35 %) – de l'emprise du projet</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Mo	Po	Lg	Mo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>Réaménagement de l'entrée privée</li> </ul>	Mi
H6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapprochement de la résidence n° 348 – chaînage 4 + 430d (- 40 %) – de l'emprise du projet</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>Réaménagement de l'entrée privée</li> </ul>	Mi
H7	Expropriation de la résidence n° 346 – chaînage 4 + 340d – dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>Possibilité de déplacement du bâtiment sur son lot</li> </ul>	Mi
H8	Expropriation de la résidence n° 342 – chaînage 4 + 225d – située dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	Indemnisation lors des procédures d'acquisition	Mi
H9	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éloignement de la résidence n° 339 – chaînage 4 + 210g<sup>2</sup> (+ 250 %) – 2 fois plus loin (+ 230 %) de l'emprise du projet</li> <li>Pas de perte de terrain</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménagement de l'entrée privée</li> <li>Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> </ul>	Nu – +
H10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résidence n° 337 – chaînage 3 + 840g même situation par rapport à l'emprise du projet et éloignement (+ 122 %) de la future chaussée</li> <li>Faible immobilisation de terrain sur la propriété</li> </ul>	Fa – Nu	Po	Lg	Mi – Nu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> <li>Réaménagement de l'entrée privée</li> </ul>	Mi – Nu
H11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éloignement de la résidence n° 319 –</li> </ul>	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de rétrocession au propriétaire de</li> </ul>	Nu – +

Impact						Mesure d'atténuation et de compensation	Importance de l'impact résiduel
N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>chaînage 3 + 740g (+ 357 %) – de l'emprise du projet</li> <li>Passage de la future route (chaussée) 3 fois plus loin (+ 342 %).</li> <li>Pas de perte de terrain</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> <li>Réaménagement de l'entrée privée selon les normes du MTQ</li> </ul>	
H12	Expropriation de la résidence n° 308 – chaînage 3 + 450d – située dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	Indemnisation lors des procédures d'acquisition	Mi
H13	Expropriation de l'édifice multifamilial de 4 logements n° 306 – chaînage 3 + 345d – situé dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	Indemnisation lors des procédures d'acquisition	Mi
H14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapprochement de la résidence n° 303 – chaînage 3 + 330g (- 25 %) – de l'emprise du projet</li> <li>Passage de la future route (chaussée) 3 fois plus loin</li> </ul>	Mo	Po	Lg	Mo	Indemnisation lors des procédures d'acquisition	Mi
H15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éloignement de la résidence n° 301 – chaînage 3 + 280g (+ 4 %) – de l'emprise du projet et de la future route (chaussée)</li> <li>Pas de perte de terrain</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> <li>Réaménagement de l'entrée privée selon les normes du MTQ</li> </ul>	Nu – +
H16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éloignement de la résidence n° 297 – chaînage 3 + 150g (+ 7 %) – de l'emprise du projet et de la future route (chaussée)</li> <li>Pas de perte de terrain</li> <li>Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> <li>Réaménagement de l'entrée privée selon les normes du MTQ</li> </ul>	Nu – +
H17	Situation inchangée de la résidence n° 277 – chaînage 2 + 575g – par rapport à l'emprise du	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	Réaménagement de l'entrée privée selon les normes du MTQ	Nu – +

Impact						Mesure d'atténuation et de compensation	Importance de l'impact résiduel
N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
	projet et éloignement de la future chaussée						
H18	Situation inchangée de la résidence n° 273 – chaînage 2 + 485g – par rapport à l'emprise du projet et éloignement de la future chaussée	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	Réaménagement de l'entrée privée selon les normes du MTQ	Nu – +
H19	Expropriation de la résidence n° 274 – chaînage 2 + 450g – située dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	Indemnisation lors des procédures d'acquisition	Mi
H20	Situation inchangée de la résidence n° 269 – chaînage 2 + 380g – par rapport à l'emprise du projet et éloignement de la future chaussée	Nu – +	Po	Lg	Nu – +	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité de rétrocession au propriétaire de l'emprise excédentaire de la route actuelle</li> <li>• Réaménagement de l'entrée privée selon les normes du MTQ</li> </ul>	Nu – +
H21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapprochement de l'emprise du projet de la résidence n° 251 – chaînage 2 + 230g (- 42 %)</li> <li>• Modification de l'entrée privée</li> </ul>	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Réaménagement de l'entrée privée</li> </ul>	Mi
H22	Expropriation de la résidence n° 252 – chaînage 1 + 990d – située dans l'emprise du projet	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Possibilité de réduction de l'acquisition de terrain et d'évitement de l'expropriation par l'aménagement d'un drainage fermé</li> </ul>	À valider (DT)
H23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résidence n° 250 – chaînage 1 + 960d – à 1 m de l'emprise</li> <li>• Fort rapprochement (- 66 %)</li> </ul>	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Possibilité de réduction de l'acquisition de terrain par l'aménagement d'un drainage fermé</li> </ul>	À valider (DT)
H24	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résidence n° 248 – chaînage 1 + 920d – à 1 m de l'emprise</li> <li>• Fort rapprochement (- 66 %)</li> </ul>	Fo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Possibilité de réduction de l'acquisition de terrain par l'aménagement d'un drainage fermé</li> </ul>	À valider (DT)
H25	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapprochement de l'emprise du projet de la résidence n° 249 – chaînage 1 + 940g (- 40 %)</li> <li>• Perte des arbres à l'avant</li> </ul>	Mo	Po	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnisation lors des procédures d'acquisition</li> <li>• Possibilité de réduction de l'acquisition de terrain par l'aménagement d'un drainage fermé</li> </ul>	À valider (DT)

N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
<b>Composante sylvicole</b>							
F1	Perte d'environ 0,5 ha d'une jeune plantation de résineux aux chaînages 2 + 950 à 3 + 150	Fa	Po	Lg	Mi	Compensation monétaire pour la perte de plantation et les préjudices	Mi
<b>Composante visuelle et paysage</b>							
V1	Chaînages : 2 + 300 à 3 + 240 3 + 240 à 4 + 040 4 + 180 à 4 + 360 • Remblais ou déblais de moins de 3 m de hauteur • Atteinte légère au caractère naturel du paysage par le déboisement et le modelage du relief existant	Fa	Lo	Lg	Mi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Récupération et épandage de la terre végétale</li> <li>• Harmonisation au caractère naturel du paysage par l'ensemencement des talus</li> <li>• Possibilité de verdissement sans terre végétale sur les talus des déblais</li> <li>• Harmonisation des sections de route bordées par un paysage forestier au moyen de plantations sur les talus</li> </ul>	Nu
V2	Chaînages : 2 + 080 à 2 + 130 2 + 220 à 2 + 300 4 + 040 à 4 + 180 4 + 720 à 5 + 300 5 + 300 à 5 + 640 6 + 700 à 6 + 860 • Remblais entre 3 et 10 m de hauteur • Déblais entre 3 et 6 m de hauteur • Atteinte moyenne au caractère naturel du paysage par le déboisement et le modelage du relief existant • Atteinte à la qualité du champ visuel des résidants par les talus situés entre les chaînages 2 + 080 et 2 + 130	Mo	Lo	Lg	Mo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Récupération et épandage de la terre végétale</li> <li>• Harmonisation au caractère naturel du paysage par l'ensemencement des talus</li> <li>• Atténuation de l'impact sur la qualité du champ visuel des résidants</li> <li>• Plantations à la base ou au sommet des remblais ou talus perçus par les résidants</li> <li>• Possibilité de verdissement sans terre végétale sur les talus des déblais</li> <li>• Harmonisation des sections de route bordées par un paysage forestier au moyen de plantations sur les talus</li> </ul>	Mi

<b>Impact</b>	<b>Mesure d'atténuation et de compensation</b>	<b>Im</b>
---------------	--	-----------



N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
V3	<p>Chaînages : 4 + 360 à 4 + 440 4 + 440 à 4 + 720</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Remblais de plus de 10 m de hauteur</li> <li>• Déblais de plus de 6 m de hauteur</li> <li>• Atteinte importante au caractère naturel du paysage par le déboisement et le modelage du relief existant</li> <li>• Atteinte à la qualité du champ visuel des résidants par les talus situés entre les chaînages 4 + 360 et 4 + 440</li> </ul>	Fo	Lo	Lg	Ma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Récupération et épandage de la terre végétale</li> <li>• Harmonisation au caractère naturel du paysage par l'ensemencement des talus</li> <li>• Possibilité de verdissement sans terre végétale sur les talus des déblais</li> <li>• Harmonisation des sections de route bordées par un paysage forestier au moyen de plantations sur les talus</li> <li>• Plantations à la base ou au sommet des talus perçus par les résidants</li> </ul>	Mo
V4	<p>Chaînages : 3 + 640 à 3 + 830 4 + 160 à 4 + 360 5 + 220 à 5 + 400 5 + 460 à 5 + 800</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cicatrice visuelle dans le paysage par le délaissement du corridor de la route actuelle</li> <li>• Possibilité de confusion des usagers par la perception simultanée de l'ancien et du nouveau corridor routier</li> </ul>	Fo	Lo	Lg	Mo	<p>Restauration du corridor actuel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Décompression, nivellement et épandage de terre végétale</li> <li>• Harmonisation de l'ancien corridor au paysage par ensemencement ou plantation</li> <li>• Correction de la possibilité de confusion visuelle par des monticules aux chaînages 3 + 830, 4 + 360 et 5 + 400 en direction ouest et au chaînage 5 + 460 en direction est</li> </ul>	Nu
V5	<p>Chaînages : 6 + 300 à 6 + 700</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correction du tracé et du profil de la route 132 par le déboisement entre la voie ferrée et la route</li> <li>• Atteinte visuelle au caractère naturel du paysage par la présence de 2 infrastructures de transport</li> </ul>	Fa	Lo	Lg	Mi	<p>Plantation sur le talus dans les espaces disponibles entre la route et la voie ferrée</p>	Mi – Nu
V6	<p>Chaînages : 3 + 200 à 3 + 240</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atteinte au caractère naturel de la bordure végétale du lac artificiel par la proximité de la limite du talus de la route</li> </ul>	Mo	Lo	Lg	Mo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si conservation possible, protection de la bande végétale pendant les travaux de construction</li> <li>• Plantation d'arbustes au pied du talus de la nouvelle route pour renforcer ou recréer la bande</li> </ul>	Mi – Nu
V7	<p>Chaînages : 3 + 740 à 3 + 840 4 + 200</p>	-	-	-	+	Impact positif donc aucune mesure	+

Impact						Mesure d'atténuation et de compensation	Importance de l'impact résiduel
N°	Localisation et description	Intensité	Portée	Durée	Importance		
	5 + 220 à 5 + 400 • Isolement visuel des résidants par la distance entre les résidences et le nouveau tracé de la route						
V8	Chaînages : 2 + 020 4 + 330 à 4 + 450 4 + 450 à 4 + 470 • Diminution de l'isolement visuel des résidants par la perte d'éléments d'aménagement paysager due au rapprochement de la route	Mo	Lo	Lg	Mo	Plantations dans les espaces disponibles	Mo

\* : D pour côté droit – G pour côté gauche

Fa : Faible

Fo : Forte

Lg : Longue

Lo : Locale

Ma : Majeure

Mi : Mineure

Mo : Moyenne

Né : Négligeable

Nu : Nul(le)

Po : Ponctuelle

+ : Positif



## 7. Plan des mesures d'urgence

### 7.1 Mesures d'urgence

Le ministère des Transports a préparé un plan<sup>5</sup> régional de mesures d'urgence pour la région Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (juillet 2001). Le suivi de la mise à jour est confié à la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

L'organisation des mesures d'urgence au MTQ a été confiée au coordonnateur local en sécurité civile (chef du Centre de services). Lorsque la gravité de la situation l'exige, le coordonnateur régional en sécurité (directeur territorial) intervient. Lorsqu'il s'agit d'un événement majeur, c'est le coordonnateur ministériel en sécurité civile qui prend la situation en main.

Le plan régional des mesures d'urgences présente l'organigramme des mesures d'urgence qui doivent être gérées sur le plan local, ainsi que celui des mesures d'urgence gérées sur le plan national.

Il traite également de l'accréditation du personnel responsable des opérations d'urgence, des aspects de communication avec le public et les responsables de l'organisation des mesures d'urgence au MTQ. Ces informations sont aussi présentées dans l'étude d'impact (rapport principal).

---

5. Ministère des Transports, juillet 2001, *Plan régional des mesures d'urgence du ministère des Transports pour la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*.



## **8. Programmes de surveillance et de suivi**

### **8.1 Surveillance environnementale**

La surveillance environnementale du projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur d'Oak Bay s'effectuera en deux phases.

- ▶ Avant le début des travaux, durant la préparation des plans et devis.
- ▶ Au cours des travaux de construction.

De plus, certaines mesures particulières seront appliquées avant et pendant les travaux dans l'éventualité de la découverte de vestiges archéologiques.

### **8.2 Programme de suivi environnemental**

Un programme de suivi environnemental est élaboré pour s'assurer que le projet répond aux objectifs du MTQ. Il s'applique à la phase utilisation et entretien de la nouvelle infrastructure lorsque la route sera en service.

### **8.3 Puits d'eau potable susceptibles d'être affectés par les travaux**

Les puits à risque feront l'objet d'un programme de suivi, de même qu'un autre puits choisi parmi les puits jugés sécuritaires. Des analyses seront effectuées dans ces puits à chaque printemps après la fin du projet, pendant une période minimale de deux ans. Les résultats obtenus seront comparés à ceux des échantillonnages effectués avant les travaux de construction (à la condition, toutefois, que les travaux prévus se fassent dans un délai de deux ans après la première prise de mesure, à défaut de quoi, d'autres analyses devront être effectuées avant le début des travaux).

Dans le cas où la qualité de l'eau n'aurait pas varié, le suivi prendra fin après ces deux ans. Dans le cas où la qualité de l'eau diminuerait en deçà des critères acceptables et que la cause de cette détérioration serait liée à la réalisation du projet, le suivi environnemental sera prolongé d'au moins un an.

Dans le cas où la qualité de l'eau se détériorerait au point où les critères acceptables recommandés en matière d'eau de consommation domestique seraient désuets et que cette détérioration serait directement liée à la réalisation du projet, le dossier du (des) puits concerné(s) sera transféré à la direction territoriale du Ministère en même temps que le rapport technique du Service géotechnique et géologie du MTQ afin que des mesures soient prises pour assurer l'approvisionnement en eau potable (en quantité suffisante et de qualité acceptable) aux propriétaires visés.

## **8.4 Climat sonore**

Au cours de l'été 2000, deux relevés sonores ont été effectués le long de la route 132, sur les terrains des résidences portant les numéros 254 et 350. Ces relevés seront repris environ un an avant le début des travaux, permettant de mesurer, immédiatement avant les travaux, le climat sonore.

Des mesures seront effectuées cinq ans après les travaux et un rapport sera produit de la même façon qu'à l'étape précédente et sur les mêmes sites.

## **8.5 Aménagements paysagers**

Des travaux d'entretien seront effectués, sur une période de deux ans, sur les aménagements paysagers qui seront réalisés dans le cadre du projet d'amélioration routière.

## 9. Conclusion

Selon la variante centre, en récupérant le plus possible le corridor de la route actuelle, le projet de réaménagement de la route 132 résoudra de façon définitive les problèmes associés à ses déficiences.

Les caractéristiques techniques de la variante centre permettront d'offrir de meilleures conditions de circulation et de sécurité ainsi qu'une route mieux adaptée pour certains usagers, particuliers tels les résidents riverains, les camionneurs et les transporteurs scolaires.

Le milieu naturel est peu touché par le projet. Les quelques impacts qu'il engendre, principalement sur le ruisseau Busteed, seront réduits au minimum par des mesures d'atténuation. Cependant, le projet a des répercussions plus nombreuses et importantes sur le milieu humain. Ainsi, plusieurs résidences devront être expropriées, alors que d'autres propriétés subiront les inconvénients d'un rapprochement de l'emprise de la route projetée. Là encore, l'application de mesures d'atténuation et de compensation réduira les impacts.

Le projet occasionnera aussi certains impacts positifs dans le cas d'une dizaine de résidences qui verront leur situation améliorée par un éloignement de la nouvelle route.

À certains endroits le projet aura pour effet de diminuer le caractère naturel du paysage par le déboisement et la modification des pentes naturelles du terrain. Des mesures d'atténuation seront appliquées pour réduire l'importance de ces impacts.

Le contenu de l'étude d'impact intègre les préoccupations de la Municipalité. Entre autres, à la suite de la rencontre avec les membres du conseil municipal, le 12 décembre 2001, le Ministère a bonifié le tracé de la variante centre dans les secteurs du chemin McNeil et des résidences situées aux numéros 381 et 383, de façon à ce qu'il longe de plus près la voie ferrée.

Si l'on considère les données exposées dans le présent rapport, le projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur de la localité d'Oak Bay s'avère donc acceptable sur le plan environnemental.





## Bibliographie

- ASSOCIATION TOURISTIQUE DE LA GASPÉSIE. *Plan stratégique de développement touristique*, rapport final préparé par Coopers et Lybrand Conseil, Robert Janody Marketing inc., (s.l.), 1997, 108 pages et annexes.
- BÉRARD, J. et l'ordre des Ingénieurs forestiers. *Manuel de foresterie*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1996, 1428 p.
- BILODEAU, R. *Inventaires archéologiques*, rapport inédit, (s.l.) Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, 1993, 81 p.
- BOUCHARD, A. et autres. *Les plantes vasculaires rares du Québec*. Syllogeus N° 48, (s.l.), Musée national des sciences naturelles, Musées nationaux du Canada, 1983, 79 p.
- BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Prévisions de la population et des ménages des MRC 1991-2016*, Québec, Gouvernement du Québec, 1996, pagination multiple.
- CHAMARD, Jean-Louis. *Géomorphologie du Quaternaire de la région de Gros-Morne, Manche-d'Épée et Rivière Madeleine*, (s.l.) Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, Division des études d'impact, 1982, 16 pages et annexes.
- COMMISSION DE TOPONYMIE. *Noms et lieux du Québec : dictionnaire illustré*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 1994, 925 p.
- DIGNARD, N. *La situation de la valériane des tourbières (Valeriana uliginosa) au Québec*, Québec, (s.l.) Ministère de l'Environnement du Québec, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 2000, 35 p.
- GRATTON, Louise. *Inventaire de la flore. Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-à-la-Croix*, Québec, Rapport présenté au ministère des Transports, 2000, 19 pages et annexes.
- GROUPE DE TRAVAIL SUR LES ÉCOSYSTÈMES FORESTIERS EXCEPTIONNELS. *Les écosystèmes forestiers exceptionnels du Québec*, document d'information, (s.l.) Ministère des Ressources naturelles, 1997, 43 p.
- HYDRO-QUÉBEC. *Annexe. Méthode d'évaluation environnementale. Lignes et postes. Identification des peuplements forestiers d'intérêt phyto-sociologique*, (s.l.) Vice-présidence environnement, 1990, 133 pages et annexes.
- HYDRO-QUÉBEC. *Méthode d'évaluation environnementale. Lignes et postes. Méthode spécialisée pour le milieu forestier*, (s.l.) Vice-présidence environnement, 1991, 46 p.

- LASALLE, P. *Géologie des sédiments meubles de la région de New Richmond–New Carlisle*, (s.l.), 1983, s.p., 3 cartes (échelles 1x1/100 000, 2x1/50 000) avec notes marginales.
- LAVOIE, G. *Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec*, Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1992, 180 p.
- LEBUISS, J. *Géologie du quaternaire, partie occidentale de la Gaspésie*, Québec, Ministère des Ressources naturelles, 1975, DP-327, 1 :50 000, 21014,15,22B, 22G010,02.
- LI, T. et J.-P. Ducruc. *Les provinces naturelles. Niveau 1 du cadre écologique de référence du Québec*, (s.l.) Ministère de l'Environnement, 1999, 90 p.
- MARIE-VICTORIN, Fr. *Flore laurentienne*, troisième édition, (s.l.) 1995, 1093 p.
- MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS DU QUÉBEC. *Inventaire des sites archéologiques du Québec (I.S.A.Q.)*, (s.l.) 2001.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, Québec, Municipalité régionale de comté d'Avignon La Côte-de-Gaspé, 1996, 28 pages et annexes.
- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Guide. L'aménagement des ponts et des ponceaux dans le milieu forestier*, (s.l.) Gouvernement du Québec, 1997, 147 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Évaluation de la qualité des matériaux, source de matériaux n° 3174-0007, Pointe-à-la-Croix*, Rimouski, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 2000, 6 pages et annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Expertise hydraulique, Ruisseau Busteed, Pointe-à-la-Croix*, Québec, Service de la conception, 2000, 2 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Inventaire hydrogéologique, Route 132, municipalité : Pointe-à-la-Croix*, Québec, Service géotechnique et géologie, 2000, 6 pages, cartes, annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Justification du projet, Élimination des traverses à niveau route 132 entre Oak Bay et Nouvelle-Ouest*, Québec, préparé par Fernand Bédard, a. g., Direction des tracés et projets, 1985, 28 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan d'intervention par axe routier majeur (PIARM) Route 132 entre Pointe-à-la-Croix et Gaspé*, Rimouski, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 1998, 13 pages, cartes et annexes.

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan stratégique d'intervention sur la 132 de Pointe-à-la-Croix à Newport*, Direction territoriale Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Rimouski, 1997, 9 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Ponts et ponceaux. Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*. Québec, Service de l'environnement, 1992, 91 pages et annexe.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Route 132 entre Oak Bay et Nouvelle-Ouest*, Québec, préparé par Fernand Bédard, a. g., Service des projets, 1987, 9 pages, 1 carte.
- MORISSET, P., et M. GARNEAU. *Les plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables de la région de Mont-Saint-Pierre (Gaspésie)*, Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1997, 53 p.
- MORNEAU, François, biologiste-conseil. *Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-à-la-Croix. Recensement de la faune aviaire*, Québec, Rapport présenté au ministère des Transports, Projet 20-3174-8406, 2001, 23 pages et annexes.
- MRC D'AVIGNON. *Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement*, (s.l.) 1995, 51 p.
- MRC D'AVIGNON. *Plan d'urbanisme de la municipalité de Pointe-à-la-Croix, règlement 88-91*, (s.l.) 1996, 81 pages et annexe.
- MRC D'AVIGNON. *Premier projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR), premier projet*, (s.l.) juin 2000, 132 pages, cartes et annexes.
- MRC D'AVIGNON. *Schéma d'aménagement, version définitive*, Nouvelle, 1987, 80 pages, cartes et annexes.
- NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Identification des peuplements forestiers d'intérêt phytosociologique*, (s.l.) Hydro-Québec, Vice-présidence environnement, Service de recherche en environnement et en santé publique, 1990, 133 p.
- ORDRE DES INGÉNIEURS FORESTIERS DU QUÉBEC (OFIQ). *Manuel de foresterie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1996, 1 428 p.
- PATRIMOINE EXPERTS S.E.N.C. *Inventaires archéologiques, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, (s.l.) Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, rapport inédit, mars 2000, 126 p.

- PATRY, Robert. *Méthodologie d'études d'impacts des projets routiers en milieu bâti*. (s.l.) Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, 1990, 8 p.
- PESCA ENVIRONNEMENT. *Inventaire de l'ichtyofaune et des habitats aquatiques. Secteur de Pointe-à-la-Croix*, (s.l.) Version préliminaire, oct. 2000, 13 pages et annexes.
- PINTAL, J.-Y. *Contrat n° 3000-95-AD01. Inventaires archéologiques, directions (RA) 01-11-02-09-04*, (s.l.) Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, Rapport inédit, 1996, 132 p.
- ROBITAILLE, A. et J.-P. Saucier. *Paysages régionaux du Québec méridional*, Québec, Les publications du Québec, 1998, 213 p.
- ROCHE LTÉE, GROUPE-CONSEIL. *Élimination des passages à niveaux sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay, tronçon Oak Bay*, (s.l.) Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, juin 1987.
- SABOURIN, A. *La situation du ptéropore Fausse-Andromède (Pterospora andromeda) au Québec*, Québec, Ministère de l'Environnement du Québec, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1998, 58 p.
- STATISTIQUE CANADA. *Profil des divisions et subdivisions de recensement du Québec, Partie A, Recensement 91, Catalogue 95*, (s.l.) 1992, 325 p.
- THIBAUT, Normand, Hervé GAUTHIER et Esther LÉTOURNEAU. *Perspectives démographiques : Québec et région 1991-2041 et MRC 1991-2016*, Québec, Les publications du Québec, 1996, 439 pages et annexes.
- VILLENEUVE, Normand. *Les écosystèmes forestiers exceptionnels au Québec*, (s.l.) Dessau Environnement ltée, 1994, 41 pages et annexe.
- VILLENEUVE, Normand. *Les écosystèmes forestiers rares et les forêts anciennes: définition des concepts et application au contexte forestier québécois*, (s.l.), Ministère des Ressources naturelles du Québec, 1995, 87 pages et annexe.

## **Annexe 1 - Cartes**



## Liste des cartes

Carte 1a : Milieu bâti, partie ouest

Carte 1b : Milieu bâti, partie est

Carte 2 : Variantes de tracé

Carte 3 : Localisation et identification des impacts résiduels du projet





**Annexe 2 - Photographies de la route 132 dans le secteur  
d'Oak Bay**



**Annexe 3 - Synthèse du processus d'acquisition des  
immeubles et de la procédure d'expropriation**



### **Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales**

La construction, l'amélioration, l'agrandissement, l'entretien et l'usage d'ouvrages ou d'édifices publics nécessitent parfois que le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministre des Transports, se porte acquéreur de biens, c'est-à-dire d'immeubles, de biens meubles, de bâtiments et d'autres droits.

La présente s'adresse tant aux propriétaires qu'aux locataires qui doivent, à la demande du Ministre, céder ou déplacer leurs biens aux bénéfices de l'État.

### **LA LÉGISLATION**

La Loi sur la voirie prévoit que tout bien peut être acquis soit de gré à gré ou par expropriation.

Cependant, les dispositions légales qui régissent l'expropriation sont contenues dans la Loi sur l'expropriation.

### **L'ACQUISITION DE GRÉ À GRÉ**

#### **a) Entente avec le propriétaire**

Une fois les négociations entre le propriétaire et l'acheteur terminées, l'entente et le contrat sont rédigés selon les règles édictées par le Code civil du Québec.

À l'occasion de la visite d'un expert en évaluation du Ministre chez un propriétaire pour l'informer du projet et des procédures d'acquisition, le représentant fait l'inspection de l'immeuble à acquérir. Il arrive qu'une offre soit faite sur-le-champ; elle peut également être présentée plus tard. Le propriétaire n'est pas tenu d'accepter la première, ni d'ailleurs aucune des autres offres faites par le représentant du Ministre.

Lorsqu'il y a entente entre le propriétaire et le représentant du Ministre, les deux parties doivent remplir le formulaire intitulé «Projet d'entente» dont le propriétaire conserve un exemplaire. Par la suite, un contrat notarié officialise la transaction.

Les honoraires du notaire, pour la préparation et l'exécution du contrat notarié sont assumés par le ministère des Transports du Québec.

S'il n'y a pas d'entente possible entre les parties, le Ministre poursuit le processus d'expropriation afin de respecter les délais d'acquisition. Le Tribunal administratif du Québec (TAQ, autrefois la Chambre de l'expropriation) fixe l'indemnité à verser, s'il y a lieu.

#### **b) Entente avec le locataire**

La procédure établie reconnaît le droit d'un locataire expulsé à une indemnité, ce qui donne lieu à des négociations.

L'indemnité fixée correspond à une somme égale à trois mois de loyer et aux frais de déménagement, à moins que le locataire ou l'occupant ne prouve que les dommages qu'il a subis sont supérieurs à cette somme.

## L'ACQUISITION PAR EXPROPRIATION

Le ministre des Transports peut aussi entamer le processus d'acquisition d'immeubles, de servitudes ou d'autres droits en entreprenant des procédures d'expropriation.

### **Les étapes de ce processus sont les suivantes :**

Un avis d'expropriation est d'abord signifié au propriétaire par huissier. Celui-ci a la responsabilité de fournir à l'expropriant la liste des locataires et des occupants de l'immeuble exproprié afin qu'ils puissent être indemnisés.

L'avis est publié au Bureau de la publicité des droits (Ministère de la Justice du Québec) de la circonscription foncière où se trouve le bien à exproprier et ensuite déposé au TAQ.

Une fois ces étapes réalisées, l'exproprié est appelé à comparaître devant le TAQ (toute personne physique peut comparaître par écrit personnellement ou par l'entremise d'un procureur; toute personne morale doit être représentée par un procureur). Le Ministre fait, en même temps, une offre à l'exproprié qui peut soit accepter, soit refuser.

Si l'exproprié accepte, le Ministre procède au paiement du bien exproprié à la signature du contrat notarié, comme dans le cas des acquisitions de gré à gré. Le dossier du TAQ est clos à la suite de la production d'une déclaration des parties signée par leurs procureurs.

Si l'exproprié refuse l'offre du Ministre, il doit soumettre sa réclamation au TAQ. Les parties doivent établir le bien-fondé de leur position devant le Tribunal et c'est ce dernier qui déterminera l'indemnité à verser.

Les biens expropriés appartiennent au ministre des Transports lorsque l'inscription a été effectuée au Bureau de la publicité des droits par le dépôt d'un avis de transfert de propriété, à la condition que l'indemnité provisionnelle ait été versée ou offerte à l'exproprié et qu'un délai de 90 jours se soit écoulé depuis l'inscription de l'avis d'expropriation. Cette indemnité correspond à 70 % ou à 70 % de la valeur de l'évaluation municipale (le plus élevé des deux montants).

L'expropriant ne peut prendre possession du bien exproprié avant les 15 jours suivant l'inscription de l'avis de transfert de propriété. Pour ce faire, il doit aviser l'exproprié de la date à laquelle il prendra possession du bien avant d'inscrire l'avis de transfert.

## LES HONORAIRES

Dans le cas d'acquisition de gré à gré ou par expropriation, le propriétaire peut retenir les services d'un expert en évaluation. Les honoraires exigés pour cette expertise seront remboursés par le Ministère selon une liste de tarifs à pourcentage préétablie.

Aucuns honoraires d'avocat ne sont payables par le Ministère, à l'exception des honoraires judiciaires fixées par le Tribunal.

## INFORMATION

Le ministère des Transports compte plusieurs directions territoriales desservant l'ensemble du territoire du Québec. Dans chaque direction, un responsable de l'expropriation est chargé de donner aux citoyens toute information additionnelle.

## PROCÉDURES LÉGALES D'EXPROPRIATION

**1. Plan d'acquisition avec opération cadastrale si le projet est situé dans un territoire ayant fait l'objet d'une réforme cadastrale.**

**2. Sur réception du plan d'acquisition :**

- ⇒ Ouverture des dossiers d'acquisition;
- ⇒ Demande de décret d'expropriation qui autorise l'acquisition des immeubles par expropriation;
- ⇒ Préalables à la demande de décret d'expropriation par la direction territoriale (DT) :
  - demande d'acquisition,
  - autorisation de la CPTAQ,
  - autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (Q-2),
  - estimation du coût d'acquisition du projet (sommaire d'évaluation préparé par la DT);

⇒ Demande du choix du notaire du propriétaire désigné par l'arpenteur-géomètre;

⇒ Mandat d'examen des titres confié au notaire.

**3. Pour entamer le processus d'expropriation, il faut :**

- ⇒ Le décret d'expropriation;
- ⇒ Un rapport de titres clair;



- ⇒ Un sommaire pour fixation de l'indemnité provisionnelle.

**Délai : 6 mois**

#### **4. Instance d'expropriation**

- ⇒ Signification de l'avis d'expropriation et de l'offre détaillée par huissier;
- ⇒ Enregistrement de l'avis d'expropriation dans les 20 jours de la date de la signification;
- ⇒ Dépôt de l'avis d'expropriation et de l'offre détaillée au greffe du Tribunal, dans les 20 jours suivant la date de l'enregistrement;
- ⇒ Avis de notification aux locataires (s'il y a lieu);
- ⇒ Paiement de l'indemnité provisionnelle à l'exproprié;
- ⇒ Mandat de quittance partielle confié au notaire;
- ⇒ Advenant le refus de l'exproprié de signer la quittance partielle, dépôt de l'indemnité provisionnelle au greffe de la Cour supérieure. Dans le cas d'une exploitation agricole, d'un commerce ou d'une industrie, l'indemnité provisionnelle doit être fixée par le TAQ;
- ⇒ Paiement de l'indemnité provisionnelle aux locataires.

**Délai : 3 mois**

#### **5. Avis de transfert de propriété**

- ⇒ Préalables à l'enregistrement de l'avis de transfert de propriété :
  - délai de 90 jours de l'enregistrement de l'avis d'expropriation,
  - preuve de versement de l'indemnité provisionnelle à l'exproprié (quittance partielle) ou de son dépôt à la Cour supérieure,
  - versement de l'indemnité provisionnelle aux locataires (s'il y a lieu);
- ⇒ Signification de l'avis de transfert à l'exproprié par huissier;
- ⇒ Avis de notification d'intention d'enregistrer l'avis de transfert de propriété aux locataires (s'il y a lieu);
- ⇒ Enregistrement de l'avis de transfert de propriété;

⇒ Dépôt de l'avis de transfert de propriété enregistré au greffe du Tribunal.

La date de prise de possession indiquée dans l'avis doit être de 15 jours postérieure à l'enregistrement de l'avis de transfert de propriété.

Lorsqu'il y a des bâtiments dans l'emprise, il faut du temps supplémentaire pour la libération de l'emprise.

Par l'enregistrement de l'avis de transfert de propriété, l'expropriant devient propriétaire du bien exproprié.

**Délai : 3 mois**

**Total des délais : 12 mois**

N.B. : Certains cas particuliers, tels des bâtiments à démolir ou l'acquisition de certaines servitudes, peuvent affecter le temps nécessaire à la prise de possession légale.

C'est pourquoi nous pouvons estimer qu'un délai de 12 à 18 mois est nécessaire pour prendre possession légale des terrains à exproprier.



**Annexe 4 - Listes des cartes et photographies aériennes  
consultées**



## Cartes et photographies aériennes consultées

### Cartes

N° réf.	Description du document	N° de carte	Date	Échelle
C1	Carte topographique/ <i>édition 3</i>	22B 2 E	1980	1 : 50 000
C2	Carte écoforestière/ MRN, Service des inventaires forestiers	22B 2 S.E.	1994	1 : 20 000
C3	Carte géologique, <i>Péninsule de Gaspé</i> , MRN, Service de l'exploration géologique	1642	1967	1 : 487 800
C4	Géologie de la Gaspésie, MER, Service de l'exploration géologique et minérale	22H1 et 22H2 2151 du DV 91- 22	1990	1 : 50 000
C5	MER, Compilation de la géologie du quaternaire, DV-84-10	22B 2	1984	1 : 50 000
C6	MRN, Carte des dépôts meubles, Oak Bay DP-327	22B 2 E	1975	1 : 50 000
C7	MER, Carte d'affectation des terres publiques, MRC d'Avignon, décret 1394-89	Avignon 060 110-1-89	16-05- 1997	1 : 125 000
C8	MLCP, Carte des habitats fauniques	22B 2	1985	1 : 50 000
C9	Hydro-Québec, Éléments environnementaux sensibles à l'implantation d'infrastructures électriques	22B-Est	1985	1 : 125 000

### Photographies aériennes

N° réf.	Type	Ligne de vol	N° de photo	Date	Échelle
Q1	Infrarouge	Q-92113	de 3 à 7	1992	1 : 15 000
Q1	Infrarouge	Q-92113	de 138 à 140	1992	1 : 15 000
Q2	Infrarouge	Q-93124	de 164 à 170	1993	1 : 15 000
Q3	Couleur	MTQ-99031	de 13 à 15	1999	1 : 8 000
Q3	Couleur	MTQ-99031	de 21 à 29	1999	1 : 8 000
Q3	Couleur	MTQ-99031	de 7 à 12	1999	1 : 8 000

## **Annexe 5 - Résolutions municipales**

**Étude d'impact sur l'environnement – Résumé**  
ROUTE 132 – MUNICIPALITÉ DE POINTE-À-LA-CROIX