

AVIS DE PROJET

**PROGRAMME QUINQUENNAL DE
PROTECTION DES BERGES EN GASPÉSIE
ROUTE 132**

SECTEUR DE LA BAIE-DES-CHALEURS

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST
SERVICE DU SUPPORT TECHNIQUE**

11 novembre 1997

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	1
2. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET	3
3. LOCALISATION DES PROJETS.....	4
4. PROPRIÉTÉS DE TERRAINS	5
5. DESCRIPTION DES PROJETS	5
6. DESCRIPTION DU MILIEU ET CONTRAINTES	6
7. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES.....	6
8. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET	8
9. BIBLIOGRAPHIE.....	9

PROMOTEUR

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–
Îles-de-la-Madeleine
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

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

Téléphone : (418) 727-3674

Télécopieur : (418) 727-3673

**Chargé de l'étude
d'impact sur l'environnement** : François Momeau, géomorphologue

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Service du support technique
700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : (418) 644-0899

Télécopieur : (418) 644-9662

CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR
(s'il y a lieu) non-applicable

TITRE DU PROJET

Programme quinquennal de protection des berges Baie-des-Chaleurs,
Gaspésie

1. INTRODUCTION

La péninsule gaspésienne au même titre que la Côte-Nord du Saint-Laurent et les Îles-de-la-Madeleine est confrontée aux problématiques engendrées par l'érosion littorale. L'érosion des côtes constitue un phénomène naturel et inéluctable qui menace les propriétés riveraines et les infrastructures publiques situées dans les endroits vulnérables. Plusieurs observateurs s'entendent pour affirmer que l'érosion littorale s'accroîtrait depuis les dernières décennies. Cette accentuation du phénomène serait associée aux problématiques des changements globaux.

C'est ainsi que les interventions sur le littoral plus fréquentes sont requises à maints endroits justifiant l'instauration de programmes de stabilisation des berges à l'échelle régionale par certains ministères. Dans les années 70, le ministère des Richesses Naturelles avait dressé un bilan de l'importance économique de l'érosion côtière pour l'ensemble de la Gaspésie et recommandait différentes interventions. Le ministère des Affaires Municipales a administré en 1993 un programme de protection des berges à l'échelle de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine visant les infrastructures publiques municipales et les propriétés privées.

Le ministère des Transports est confronté à cette problématique d'érosion littorale laquelle menace la pérennité de son infrastructure routière souvent située le long des côtes, principalement en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Afin d'assurer la sécurité du réseau routier, le MTQ procède régulièrement à des interventions ponctuelles sur le littoral. Toutefois, vu le nombre et l'importance de ces interventions à réaliser lors des prochaines années, le MTQ a instauré un programme quinquennal de protection des berges en Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine (MTQ 1997) qui comportent une trentaine de projets à réaliser à moyen et long termes.

Certaines interventions jugées très urgentes ont déjà été amorcées à l'automne 1997 et devront être complétées d'ici septembre 1998. Bien qu'assujettis à la procédure

d'évaluation et d'examen des impacts, ces projets ont été soustraits de la procédure d'examen et d'évaluation environnementale en vertu de l'article 31,6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Pour les autres projets à réaliser à court, moyen et long terme, étant donné le nombre important d'autorisations à obtenir, souvent pour des interventions de même nature, il a été convenu entre le MTQ et le MEF de les regrouper par régions naturelles où les caractéristiques des milieux sont homogènes et la nature des interventions est souvent similaire. Les projets situés dans la Baie-des-Chaleurs sont donc regroupés dans ce présent avis de projet et seront analysés dans une même étude d'impact. D'autres projets concernant soit la rive nord de la péninsule gaspésienne, soit les Îles-de-la-Madeleine feront l'objet de deux études distinctes pour lesquelles des avis de projets seront présentés au ministère de l'Environnement et de la Faune.

2. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Dans la région de la Gaspésie, la route 132 longe en majeure partie la côte sur son parcours. Dans plusieurs secteurs où l'érosion est très active, l'infrastructure routière n'est plus qu'à quelques dizaines de mètres d'un talus ou d'une falaise vive. La majorité des projets consistent à mettre en place des ouvrages de protection bien que certains visent à réparer des ouvrages existants.

Confronté à cette problématique d'érosion littorale préoccupante, le Ministère a élaboré un programme d'interventions à court, à moyen et à long terme pour ses routes en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine (MTQ,1997). Les experts du Ministère ont procédé à l'inventaire des sites les plus menacés et ont proposé des interventions permettant de contrer l'érosion des berges aux abords du réseau routier. Le Programme de protection des berges de la Gaspésie vise les objectifs suivants pour les 5 prochaines années:

- ⇒ Assurer la pérennité de l'infrastructure routière en la protégeant des assauts de la mer ;
- ⇒ Assurer une meilleure planification des interventions dans les zones littorales soumises aux effets de l'érosion. En ce sens, le programme doit servir d'outil de planification dans les décisions et les interventions du Ministère;
- ⇒ À moyen et long terme, réduire le coût d'entretien des infrastructures routières concernées.

La route 132 en Gaspésie constitue le seul lien routier de communication et d'échange entre les différentes localités du territoire concerné. Elle occupe donc une place importante sur le plan socio-économique, pour le transport des biens et des personnes, et pour le développement régional. Cette route joue aussi un rôle important dans la vocation touristique de cette région en raison de son caractère panoramique intimement lié à la qualité du paysage qu'elle traverse.

3. LOCALISATION DES PROJETS

Les projets de stabilisation des berges sont situés dans la Baie-des-Chaleurs et répartis dans les trois MRC de Pabok, de Bonaventure et d'Avignon, voir le tableau 1 et carte de localisation.

Tableau 1: Sites d'intervention à moyen et long termes (1998- 2002)

MUNICIPALITÉ N/DOSSIER	MRC	REMARQUES
Cap d'Espoir	Pabok	Stabilisation de falaise par empierrement et mise en place d'une jetée temporaire de 100 m en pierre.
Pabos	Pabok	Stabilisation de falaise par empierrement sur quelques sites
Newport	Pabok	Stabilisation par empierrement en pied de falaise et d'un mur en haut de falaise
Shigawake	Bonaventure	Réparation d'un empierrement existant
Hopetown (St-Godefroy)	Bonaventure	Stabilisation par empierrement sur certains segments
Bonaventure	Bonaventure	Stabilisation par empierrement sur certains segments et réparation d'un empierrement existant sur certains segments de rivage.
Saint-Siméon	Bonaventure	Stabilisation par empierrement dans les secteurs adjacents aux sections stabilisées en urgence en 1997.
Maria	Avignon	Consolidation d'un mur de bois.
Carleton	Avignon	Réparation d'un empierrement existant

4. PROPRIÉTÉS DE TERRAINS

Les travaux de protection des rives vis-à-vis de certains tronçons de la route 132 sont situés sur des propriétés du ministère des Transports pour les sites de Bonaventure, Saint-Siméon et de Maria. Les travaux sur les sites de Bonaventure et de Cap d'Espoir exigeront l'expropriation de certaines superficies de propriétés privées et municipales.

5. DESCRIPTION DES PROJETS

Les projets de stabilisation consistent généralement à la mise en place d'ouvrages de protection littorale qui correspondent soit à un perré (pierres déversées sur un talus), à une digue de pierre en pied de talus (empierrement de fort calibre placé mécaniquement) ou à la réparation d'un ouvrage existant. Toutefois, selon les problématiques rencontrées lors de l'étude d'impact, d'autres scénarios pourraient être évalués tels que le déplacement de segment de route et d'autres types d'ouvrages de protection littorale. Ces projets impliquent la construction de chemins d'accès au littoral et la restauration des sites perturbés lors de la construction.

6. DESCRIPTION DU MILIEU ET CONTRAINTES

D'une façon générale, les secteurs côtiers qui feront l'objet d'une intervention, constituent des milieux fortement instables où la probabilité d'y retrouver un habitat faunique ou floristique est faible (tableau 2). Les falaises rocheuses des sites de Cap d'Espoir, de Pabos et de Newport présentent des pentes abruptes marquées de surplombs dont les surfaces sont généralement dénudées de végétation.

L'altération profonde de la paroi rocheuse par les agents de météorisation et l'érosion du pied de falaise par l'assaut des vagues et des glaces sont des processus actifs qui contribuent au recul important de la côte.

Dans les secteurs de plage situés dans les localités de Bonaventure, Shigawake, Hopetown, Maria et Carleton, les courants de dérive, principalement lors des tempêtes, favorisent l'amaigrissement de la plage par le transport d'importante quantité de sable vers des secteurs adjacents. Ces différents secteurs ont, au cours des années sur plusieurs segments de rive, fait l'objet d'ouvrages de protection tels que des empierrements, des murs et même des épis. Toutefois, c'est souvent sur ces secteurs de plage situés dans les fonds de baie qu'on retrouve les sites à vocation récréo-touristique et où des projets de mise en valeur sont attendus. Les ressources halieutiques des secteurs côtiers offrant des plages et des bancs sablonneux concement essentiellement des zones coquillères et des zones potentielles pour le frai du caplan.

7. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES

D'une façon générale la mise en place d'ouvrage de protection contre l'érosion vise à contrôler un processus naturel qui déstabilise l'environnement côtier. L'intervention dans une dynamique naturelle, telle l'érosion des côtes, peut engendrer parfois des répercussions indirectes et cumulatives à l'échelle régionale. Les segments de plage constituent des systèmes côtiers dont l'équilibre sédimentaire est assuré par l'apport de sédiments provenant soit des rivières, soit de l'érosion des côtes. Dans la mesure où les travaux de protection de berges visent à contrôler l'érosion, ils pourraient contribuer ainsi au déficit sédimentaire des côtes responsable de la dégradation des systèmes côtiers et de la recrudescence des phénomènes d'érosion dans les secteurs adjacents aux sites où des interventions ont été réalisées. Ces éléments devront faire l'objet d'une évaluation lors de l'étude d'impact.

Les répercussions des ouvrages de protection sur les ressources halieutiques dont les habitats pourraient être directement ou indirectement affectés devront aussi faire l'objet d'une analyse à l'échelle de la localité de la zone d'intervention.

L'atteinte sur le paysage côtier des empierrements demeure une des répercussions importantes dans la mesure où ces segments de côtes représentent des attraits touristiques. L'empiétement sur les plages et les discordances visuelles qu'engendrent les empierrements déprécient irrémédiablement les attraits touristiques du paysage côtier gaspésien. De plus, dans les secteurs où des plages sont utilisées à des fins récréatives, les aspects de sécurité des ouvrages de protection et leur intégration dans le paysage environnant doivent être évalués.

8. CALENDRIER DE RÉALISATION DES PROJETS

L'échéancier de réalisation des projets s'échelonne de 1998 à 2002. L'échéancier sera établi selon la disponibilité budgétaire et l'état de détérioration et de précarité des milieux. À cet effet le ministère prévoit déposer au MEF, au début de chaque année financière, les projets qui seront réalisés.

9. BIBLIOGRAPHIE

Ministères des Transports, (1997) : *Programme quinquennal de protection des berges, Gaspésie- Îles-de-la-Madeleine; Document d'appui à une demande de soustraction d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour la réalisation de quatre projets d'intervention d'urgence*; Direction générale de Québec et de l'Est, Service du Support technique, 77 p. 5 annexes.

Carte 1 Sites d'intervention

