

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Réaménagement de la route 132
sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-385

Le 6 juillet 2005

Équipe de travail

Du Service des projet en milieu terrestre :

Chargée de projet : Madame Danielle Dallaire

Supervision administrative : Monsieur Jacques Dupont, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Valérie Blais, secrétaire

Sommaire exécutif

Situé en milieu rural, le tronçon de la route 132 sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac en Gaspésie présente des déficiences géométriques importantes à l'origine d'un nombre élevé d'accidents avec la grande faune. Le projet du ministère des Transports (MTQ) vise donc l'amélioration de la sécurité routière et consiste à réaménager la route dans le corridor actuel sur une distance de 3,3 kilomètres dans une emprise nominale de 40 mètres. L'élargissement de la chaussée, le pavage des accotements, la correction des courbes et des pentes permettront d'améliorer la visibilité et le niveau de sécurité.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

Quelques éléments des milieux humain et naturel seraient touchés par la variante du tracé retenu pour ce projet. En effet, l'analyse environnementale révèle que les enjeux les plus significatifs concernent le niveau de sécurité des usagers; la préservation de la biodiversité; la préservation de l'intégrité de l'habitat du poisson (traversée de la rivière Escuminac) et la protection du territoire agricole.

Ainsi, en raison du déplacement de l'emprise, le projet nécessite une superficie totale de 15,80 hectares de milieu naturel. Il y aurait perte de sol et couvert forestier sur environ 3,18 hectares et une perte de milieu humide sur environ 1,44 hectare (tourbière-cédrière) est appréhendée. Il y aurait également 11,18 hectares de perte de l'espace agricole. La préservation de la biodiversité végétale est également un aspect qui a été examiné. Ainsi, la présence d'une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable (l'orchis à feuille ronde) a été confirmée dans la cédrière humide affectée par le projet à proximité de la nouvelle emprise (environ 10 mètres). Cela requiert une certaine attention au plan de la préservation. Enfin, la rivière Escuminac, un cours d'eau présentant un bon potentiel écologique, pourrait être affectée par les travaux de démolition et de reconstruction du pont.

En regard de ces impacts, le MTQ a proposé, dans son étude d'impact, plusieurs mesures d'atténuation et de compensation. Outre ces mesures, le présent rapport recommande la mise en place de programmes de suivi et de surveillance environnementale sur les aspects suivants : les travaux en milieux hydrique et riverain, l'alimentation en eau potable et la préservation de l'orchis à feuille ronde.

Le coût du projet est de 6,4 millions de dollars.

L'analyse environnementale permet de conclure qu'il est justifié de procéder à l'amélioration de la route 132 dans le secteur de la Municipalité d'Escuminac, que le tracé retenu répond le mieux aux objectifs de sécurité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve des recommandations prévues au présent rapport.

Table des matières

Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.1.1 Caractéristiques des réseaux routiers régional et local	4
1.1.2 Problématique du tronçon actuel	4
1.1.3 Caractéristiques géométriques	4
1.1.4 Difficultés d'entretien.....	5
1.1.5 Problématique des accidents.....	5
1.1.6 Justification du projet	6
1.2 Description générale du projet et de ses composantes	7
1.2.1 Description des caractéristiques du projet.....	7
1.2.2 Section du viaduc.....	7
1.2.3 Reconstruction du pont	7
1.2.4 Déplacement de bâtiments et accès aux propriétés.....	8
1.2.5 Variantes étudiées	8
1.2.6 Description des variantes de tracé.....	9
1.3 Comparaison des variantes.....	9
2. Analyse environnementale	11
2.1 Appréciation de la raison d'être du projet.....	11
2.2 Analyse des variantes	11
2.3 Identification des enjeux liés au projet	12
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus	13
2.4.1 La sécurité routière	13
2.4.2 La préservation du milieu naturel.....	13
2.5 Autres considérations.....	17
2.5.1 La protection du territoire agricole	17
2.5.2 L'approvisionnement en eau potable.....	18
2.5.3 Le climat sonore.....	19
Conclusion.....	22
Références.....	23
Annexes	25

Liste des tableaux

TABLEAU 1 : ÉLÉMENTS DES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN TOUCHÉS PAR LES VARIANTES DE TRACÉ.....	10
TABLEAU 2 : RÉSULTATS DES RELEVÉS DE BRUIT.	19
TABLEAU 3 : NIVEAU SONORE $L_{EQ, 24 H}$ AUX RÉSIDENCES SISES DANS LA ZONE D'ÉTUDE.....	20
TABLEAU 4 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE DES LOGIS DE LA ZONE D'ÉTUDE	20

Liste des figures

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	3
---	---

Liste des annexes

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS.....	27
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	29
ANNEXE 3 : FIGURE 2 : TRACÉ PROPOSÉ ET VARIANTES ÉTUDIÉES.....	31

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'amélioration de la route 132, sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac en Gaspésie par le ministère des Transports (MTQ).

Cadre légal

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'*Amélioration de la route 132, sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac* est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Escuminac et à Nouvelle du 7 décembre 2004 au 25 janvier 2005.

Consultation publique

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le contexte du projet dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation de même que la description de ses principales composantes. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le MTQ;
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard des enjeux retenus;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MDDEP quant à l'autorisation du projet.

1. LE PROJET

Le projet d'amélioration de la route 132 concerne le tronçon de route débutant à la limite ouest du pont de la rivière Escuminac et se prolongeant sur 3,261 kilomètres vers l'est. Le projet est entièrement situé sur le territoire de la MRC d'Avignon. La figure 1 présente la localisation de la zone d'étude.

Le présent projet s'insère dans le plan stratégique d'intervention de la route 132, entre Pointe-à-la-Croix et Newport, annoncé en 1997 par le MTQ et visant à améliorer la sécurité routière et la qualité de desserte de cette route. Ce plan comprend cinq chantiers et représente des investissements de l'ordre de 36 millions de dollars s'échelonnant sur sept ans. Ces travaux visent à améliorer le réseau routier dans le comté de Bonaventure ainsi qu'à contribuer à la sécurité et à la qualité de vie des résidents et au développement économique de la région. À cet effet, un tronçon de la route 132, à l'est du projet à l'étude, a été reconstruit sur 3,7 kilomètres (Nouvelle-Ouest) et un autre projet de reconstruction vise le secteur situé à l'ouest, sur 5,1 kilomètres à Pointe-à-la-Croix (Oak Bay).

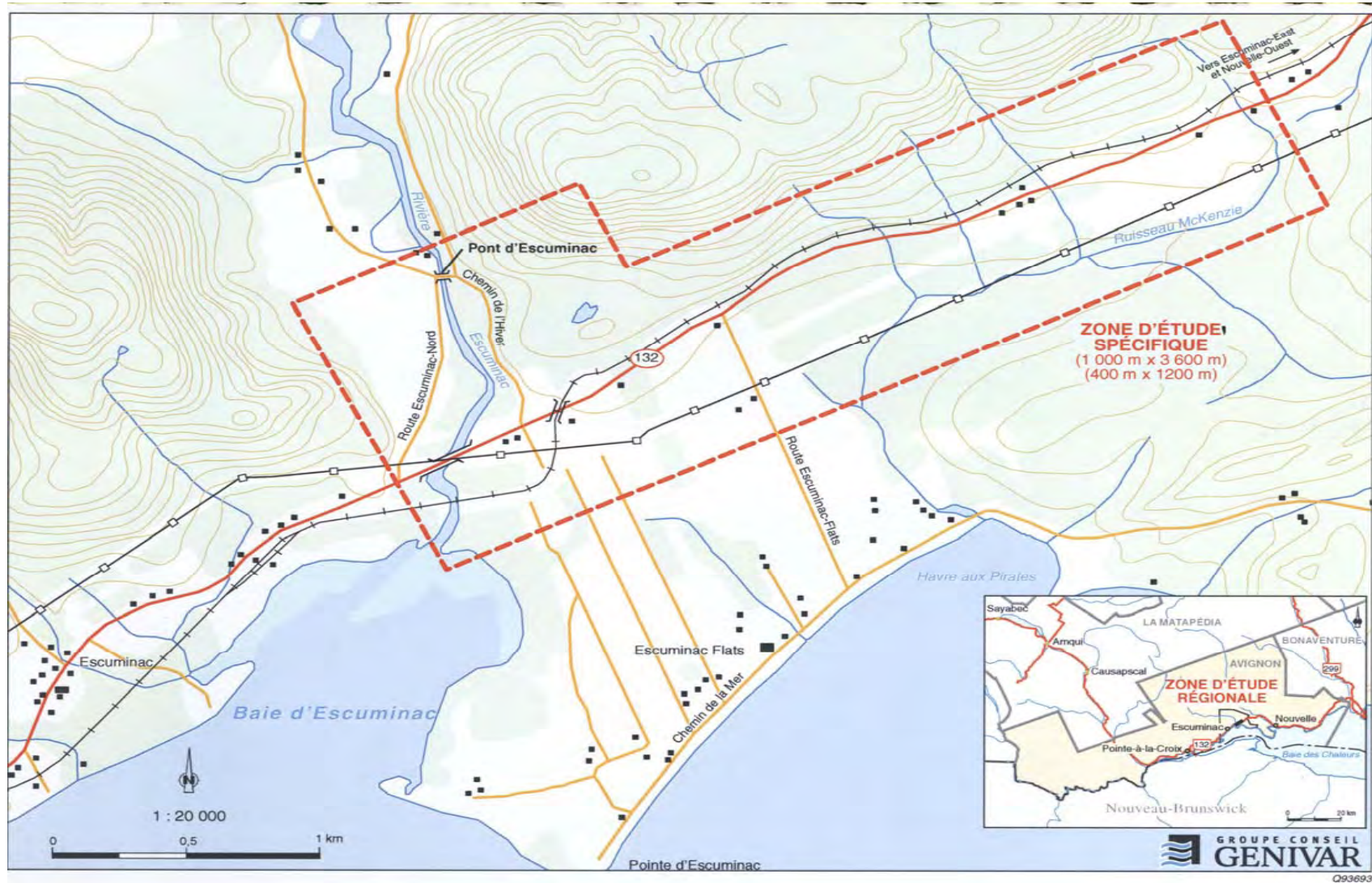
Les objectifs de ce projet de reconstruction consistent donc à améliorer la sécurité routière et la qualité de desserte de la route 132 dans le secteur de la Municipalité d'Escuminac. La route réaménagée aurait une emprise variant de 40 à 63 mètres avec 2 voies de roulement de 3,7 mètres chacune et des accotements de 3 mètres. Une voie de virage à gauche serait aménagée à l'intersection de la route 132 et de la route d'Escuminac Flats. De plus, le pont actuel serait démoli, reconstruit et élargi passant de 9,1 à 13,4 mètres. Le tracé serait déplacé vers le sud jusqu'à un maximum de 145 mètres par rapport à la route existante.

1.1 Raison d'être du projet

Situé en milieu rural, le tronçon concerné dans le cadre du présent projet présente des caractéristiques géométriques non conformes aux normes actuelles pour plusieurs aspects, soit : la sinuosité, le profil vertical, la largeur de la chaussée et des accotements (plate-forme de roulement inférieure aux normes, son emprise est de 20 mètres alors que la norme pour une route de ce type est de 40), la structure de la chaussée (son niveau de détérioration est élevé et elle présente des ornières importantes), le dégagement sous le viaduc ferroviaire et la largeur de pont enjambant la rivière Escuminac.

Ces caractéristiques hors-normes entraînent des problèmes de visibilité et des possibilités réduites de dépassement ainsi que des difficultés d'entretien en période hivernale et un taux préoccupant d'accidents avec la grande faune.

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE



Source : Tirée de l'étude d'impact, figure 2, page 11.

1.1.1 Caractéristiques des réseaux routiers régional et local

La route 132, classée nationale, joue un rôle majeur pour le développement économique de la péninsule gaspésienne. Elle assure le lien entre les municipalités de la Baie-des-Chaleurs et celles du Bas-Saint-Laurent, du nord-est du Nouveau-Brunswick et du centre du Québec. Cette route est l'artère dominante du réseau routier de la MRC d'Avignon. Elle est utilisée autant pour le tourisme, l'industrie forestière et la circulation de transit que pour le commerce, la sécurité publique et la circulation locale. La MRC d'Avignon est reconnue comme une région touristique de destination en plus de s'inscrire comme zone de transit pour les touristes qui se rendent au parc Forillon et à celui de l'Île-Bonaventure-et-du-Rocher-Percé, ou qui projettent de faire le tour de la Gaspésie.

Pour l'industrie forestière, la route 132 permet de desservir 14 usines de transformation de bois. L'approvisionnement en bois de ces usines et le transport des produits se font par camion en utilisant cette artère, mais également les routes de pénétration en forêt.

Le tronçon de la route 132 à l'étude longe le côté sud de la voie ferrée à partir du viaduc, à l'est de la rivière Escuminac, jusqu'à l'extrémité est de la zone d'étude. Ce secteur, sinueux et ondulé, présente un bon niveau de service, mais les statistiques d'accidents démontrent des résultats qui atteignent presque le taux critique. La principale intersection de ce tronçon est celle de la route d'Escuminac Flats.

Par ailleurs, l'accotement (asphalté) de ce tronçon devrait éventuellement servir à l'implantation d'un tracé de la Route verte, tout en prévoyant un passage pour cyclistes vers la route d'Escuminac Flats.

1.1.2 Problématique du tronçon actuel

Malgré un bon niveau de service, le tronçon à l'étude comporte des anomalies justifiant sa reconstruction, notamment en ce qui a trait à la conformité géométrique et à la sécurité routière.

1.1.3 Caractéristiques géométriques

Les caractéristiques géométriques de la route 132, dans le tronçon à l'étude, ne sont pas conformes aux normes du MTQ sur six aspects, soit : sa sinuosité, son profil vertical, la largeur de sa chaussée et de ses accotements, la structure de sa chaussée, le dégagement sous le viaduc ferroviaire situé 300 mètres à l'est de la rivière Escuminac, et la largeur carrossable du pont enjambant cette rivière.

Le tracé de la route 132 est sinueux et possède un profil vertical vallonné réduisant la visibilité d'arrêt par endroits. C'est le cas notamment du carrefour de la route 132 et de la route d'Escuminac Flats. La visibilité, en direction ouest à partir de l'intersection, y est de 162 mètres, alors que la norme minimale du MTQ est de 230 mètres pour voir à temps un véhicule roulant à 90 km/h, soit la vitesse permise dans ce secteur. Cette norme passe à 255 mètres à 100 km/h, soit près de 100 mètres de plus que la situation actuelle. De même, la visibilité d'arrêt à cette

intersection est de 157 mètres pour un véhicule venant de l'ouest sur la route 132, alors que la norme du MTQ est de 170 mètres à 90 km/h et de 200 mètres à 100 km/h.

La largeur de la chaussée et celle des accotements ne respecte pas la norme actuelle. La largeur totale est de 11,5 mètres alors que pour un profil type pour ce genre de route en milieu rural, elle devrait être de 13,4 mètres. De même, l'emprise de la route a une largeur de 20,12 mètres, ce qui représente environ la moitié de la norme pour ce type de route (40 mètres). L'élargissement de la route et des accotements augmenterait la visibilité et diminuerait d'autant les risques d'accidents. De plus, cela améliorerait les possibilités de dépassement qui sont pratiquement inexistantes sur 3 kilomètres dans ce secteur.

Le mauvais comportement de la structure de la chaussée et la présence d'ornières requièrent des améliorations, soit du rapiéçage ou un resurfaçage. En plus de rendre les conditions de conduite inconfortables, l'état actuel de la chaussée diminue sa qualité en période hivernale, les ornières retenant la neige ce qui peut rendre la route glacée malgré le déneigement.

Les dégagements vertical et horizontal sont inférieurs à la norme sous le viaduc ferroviaire. Construit en 1966, ce viaduc est en bon état, mais le dégagement latéral de 3 mètres est inférieur à la norme de 7,5 mètres, tout comme le dégagement vertical qui est de 4,11 mètres au lieu de 5 mètres. Finalement, bien que le pont enjambant la rivière Escuminac, construit en 1966, soit en bon état, sa largeur carrossable (9,14 mètres) est inférieure à la norme (13,4 mètres).

1.1.4 Difficultés d'entretien

Les problèmes d'entretien en saison hivernale découlent principalement de l'état structural et de l'étroitesse de la chaussée. Sur le plan structural, d'une part, la chaussée présente de profondes ornières accumulant une certaine quantité de neige et, d'autre part, les cahots présents provoquent le déchargement de la neige des véhicules sur la chaussée. Ces deux facteurs rendent la chaussée plus glissante et requièrent des opérations d'entretien supplémentaires.

Par ailleurs, la présence de glissières et l'étroitesse des accotements et du pont routier compliquent également l'entretien puisque les camions de déneigement doivent effectuer des manœuvres pour éviter les autres véhicules ou relever rapidement l'aile de côté pour éviter le garde-fou du pont.

1.1.5 Problématique des accidents

Une analyse portant sur une période de quatre ans, soit du 1^{er} janvier 1998 au 31 décembre 2001, a révélé que le tronçon à l'étude est problématique en ce qui a trait à la sécurité routière.

À cet égard, 18 accidents ont été rapportés dont deux au niveau des intersections. Les principaux facteurs sont les collisions avec le cerf de Virginie et les pertes de contrôle sur chaussée mouillée. En effet, il y a eu 8 collisions avec des cerfs de Virginie en 4 ans, soit une proportion de 50 % (8/16) des accidents survenus en section, c'est-à-dire, en excluant ceux survenus aux intersections, comparativement à une moyenne provinciale de 5 %. Pour leur part, la proportion

d'accidents sur chaussée mouillée est de 31 % (5/16), comparativement à 17 % pour l'ensemble de la province. Soulignons que la majorité des accidents sont survenus le jour (15/18) et seulement 5 dans des conditions hivernales plus limitantes (neige, glace, poudrière). Ces circonstances sont le reflet du manque de visibilité ainsi que de l'étroitesse et du mauvais état structural de la chaussée.

Entre 1998 et 2001, un taux d'accidents¹ élevé a été observé, soit 1,40. En effet, le rapport du taux d'accidents sur le taux critique² (Ta/Tc) est de 0,96. De plus, l'indice de gravité (Ig)³ est également élevé, soit 2,53, ce qui est généralement révélateur de vitesse élevée de la part des véhicules circulant sur ce tronçon. Avec cet indice de gravité, le rapport du taux d'accident pondéré sur le taux critique pondéré (Tap/Tcp) est de 1,34.

Il apparaît donc justifié de considérer cette section de route comme problématique sur le plan de la sécurité routière.

1.1.6 Justification du projet

La sécurité routière n'était pas optimale dans plusieurs secteurs de la route 132 entre Matapédia et Port-Daniel. Des travaux majeurs ont été planifiés, à l'intérieur d'un plan quinquennal, et ceux-ci ont été complétés pour la plupart des secteurs ciblés. Il ne reste pratiquement que le secteur d'Escuminac et celui de Pointe-à-la-Croix (Oak Bay) à réaliser.

Le principal avantage du projet d'amélioration de la route dans le secteur d'Escuminac est d'abord d'accroître significativement la visibilité par le redressement et l'élargissement de la route, ce qui diminuerait le taux d'accidents et augmenterait d'autant la sécurité routière.

La faible visibilité est le principal facteur expliquant la proportion élevée de collisions avec des cerfs de Virginie. Le nombre de collisions augmente en fonction de la population de cerf de Virginie et, pour le tronçon à l'étude, une hausse du nombre de collisions avec ceux-ci est à prévoir si la visibilité n'est pas améliorée. En effet, la population de cerf de Virginie est en croissance constante depuis 1992 et elle pourrait encore doubler d'ici trois ou quatre ans si les hivers sont favorables.

Ensuite, l'élargissement de la route et la reconstruction du pont, plus large, faciliteraient les opérations d'entretien (déneigement), ce qui contribuerait aussi à améliorer la sécurité routière.

¹ Le taux d'accidents (Ta) est une mesure d'exposition au risque exprimée en « accidents par million de véhicules par kilomètre » pour un segment de route donné.

² Le taux critique d'accidents (Tc) est un indicateur statistique de sécurité correspondant au seuil au-delà duquel un site est probablement dangereux. Ce taux est également exprimé en « accidents par million de véhicules/kilomètre ». Le Tc est calculé afin de comparer le niveau d'insécurité d'une route par rapport à d'autres routes comparables.

³ L'indice de gravité (Ig) indique l'importance ou la gravité moyenne des accidents comparativement à ceux n'occasionnant que des dommages matériels.

Enfin, la pose d'un nouveau revêtement procurerait un meilleur confort et la sécurité routière serait accrue par l'élimination des ornières qui retiennent la neige malgré le déneigement.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

1.2.1 Description des caractéristiques du projet

Tel que mentionné, ce projet vise à reconstruire la route 132 sur une longueur d'environ 3,3 kilomètres entre l'extrémité ouest du pont enjambant la rivière Escuminac, jusqu'à environ 800 mètres à l'est du viaduc ferroviaire. Il est proposé de refaire ce tronçon selon un profil en travers en milieu rural de type B (comme le tronçon déjà reconstruit à l'est du secteur visé, ainsi que pour le secteur compris entre Causapscal et Matapédia).

L'emprise moyenne est de 40 mètres avec deux voies de roulement de 3,7 mètres chacune et des accotements de 3 mètres chacun, soit 1,75 mètres pavés et 1,25 mètres en gravier, bordés par des fossés. Dans le secteur de l'intersection de la route d'Escuminac Flats, le tracé est décalé vers le sud (maximum de 145 mètres) et une voie de virage à gauche est ajoutée. Entre le viaduc ferroviaire et le pont de la rivière Escuminac, la route 132 est élargie dans l'emprise existante selon un aménagement urbain avec une emprise moins large et un drainage fermé. À la fin des travaux, l'ancienne route est remise à l'état naturel et rétrocédée aux propriétaires contigus.

1.2.2 Section du viaduc

Le viaduc ferroviaire ne sera pas reconstruit, mais le profil vertical de la route sera abaissé, afin d'augmenter le dégagement sous le viaduc, et les piliers du viaduc sont protégés par des glissières et des atténuateurs d'impacts.

Une étude vérifiant la stabilité des murs de soutènement situés de part et d'autre du viaduc a démontré que le niveau de la route peut être abaissé d'environ 450 millimètres, tout en respectant les facteurs de sécurité généralement reconnus pour le renversement et le glissement d'un mur. Ceci permettrait un dégagement total d'environ 5 mètres sous le viaduc.

1.2.3 Reconstruction du pont

Une évaluation théorique de capacité dans le but de déterminer les options et les coûts se rattachant à l'élargissement de la voie carrossable du pont a été effectuée en 1998. La capacité théorique du pont, en considérant sa voie carrossable actuelle de 9,14 mètres de large, est de 58 tonnes pour les camions porteurs, de 72 tonnes pour les camions semi-remorques et de 82 tonnes pour les trains routiers. Pour obtenir une voie carrossable conforme à la norme de 13,4 mètres de largeur pour un profil de type B, le pont doit être élargi ou reconstruit à la même place.

Des calculs hydrauliques ont déterminé qu'un pont de 42 mètres de portée, sans pile et placé en biais suivant un angle de 30 à 40 degrés, entraînerait un empiètement d'environ 6,5 mètres sur la

rivière et n'augmentera le niveau d'eau sous le pont que d'un centimètre à un débit d'une période de récurrence de 50 ans. Le pont de la rivière Escuminac peut donc être reconstruit avec une seule travée tout en garantissant le libre passage des eaux, des glaces et des débris.

Actuellement, le pont est constitué de deux travées dont les portées sont de 31 mètres pour celle de l'ouest et de 19 mètres pour celle de l'est, avec une pile à leur intersection. Leur remplacement par une seule travée implique le rapprochement de la culée est vers la rivière d'environ 8 mètres et un léger recul de la culée ouest, soit environ 1,5 mètre. Les deux culées, bien que dans le lit majeur de la rivière, seront à l'extérieur de la ligne naturelle des hautes eaux, qu'elle soit définie par la limite de crue d'une période de récurrence de deux ans ou par la limite de dominance des espèces végétales terrestres. En effet, les espèces arbustives terrestres s'étendent jusqu'au niveau de la pile.

1.2.4 Déplacement de bâtiments et accès aux propriétés

Selon le tracé retenu pour l'aménagement de la route 132, deux bâtiments devront être déplacés. En ce qui concerne les accès, la problématique se résume essentiellement au déplacement des accès privés de deux propriétés pour qu'ils débouchent sur le nouveau tracé.

Il n'y aurait pas de problématique d'accès pour les terrains situés au nord de l'actuel tracé pour la portion qui sera remise à l'état naturel. En effet, les terrains situés au nord de la voie ferrée sont la propriété d'une entreprise forestière qui y accède et les exploite par le nord, via des chemins forestiers qui débouchent sur la route 132 à la limite commune d'Escuminac et de Nouvelle. De plus, les terrains situés entre le tronçon actuel de la route 132 et la voie ferrée appartiennent aux mêmes propriétaires que ceux situés entre l'ancien et le nouveau tracé. Les terrains de la portion de route renaturalisée seront cédés à la municipalité par le MTQ et celle-ci devrait les rétrocéder aux propriétaires contigus, car il s'agit des mêmes propriétaires qui devront céder les terrains là où la nouvelle emprise de route sera située.

L'estimation du coût global de la reconstruction de ce secteur de la route 132 s'élève à 6,4 millions de dollars.

1.2.5 Variantes étudiées

Au début de ce projet, quatre variantes ont été considérées par le MTQ. Trois de ces variantes prévoyaient des modifications au tracé ou à l'emprise de la route et la quatrième était le statu quo, lequel consiste à laisser le tronçon dans son état actuel et, par conséquent, à conserver la problématique actuelle. Une des trois variantes vise l'élargissement du tracé actuel afin de le rendre conforme aux normes du MTQ. La route 132 conserverait ainsi son tracé sinueux avec une emprise plus large, ce qui améliorerait les possibilités d'entretien, mais n'augmenterait que partiellement la visibilité. Cette variante ainsi que le statu quo ont été rejetés a priori puisque cela ne répondait pas aux objectifs fixés au départ, soit d'améliorer la sécurité routière et la qualité de desserte de la route 132 dans le secteur de la Municipalité d'Escuminac.

Les deux autres variantes prévoyaient la relocalisation du tracé au sud du tracé actuel, soit jusqu'à 80 mètres ou 145 mètres plus au sud. Ces dernières s'avèrent plus performantes sur le plan de la sécurité routière, puisqu'elles entraînent une plus grande visibilité. Elles font l'objet d'une comparaison détaillée dans les sections suivantes.

1.2.6 Description des variantes de tracé

1.2.6.1 Variante 1 : Relocalisation de la route 80 mètres au sud du tracé actuel

La variante 1 vise à réaménager le tronçon de la route 132 jusqu'à 80 mètres au sud de la route actuelle (figure 2 en annexe 3). À l'extrémité ouest, le tracé existant serait conservé entre le pont et le viaduc. À l'extrémité est, le nouveau tracé suivrait sensiblement celui existant sur 400 mètres. Entre les deux extrémités, soit sur une longueur de 2,3 kilomètres, il serait décalé vers le sud de la route 132 actuelle jusqu'à une distance maximale de 80 mètres. Ce nouveau tracé serait plus rectiligne que le tracé actuel et présenterait deux courbes en « S » à l'est du viaduc avec des rayons de 1 750 mètres, équivalents aux normes du MTQ.

1.2.6.2 Variante 2 : Relocalisation de la route 145 mètres au sud du tracé actuel

La variante 2 vise à réaménager le tronçon de la route 132 jusqu'à 145 mètres au sud de la route actuelle (figure 2 en annexe 3). À l'extrémité ouest, le tracé existant serait conservé entre le pont et le viaduc. À l'extrémité est, le nouveau tracé suivrait sensiblement celui existant sur 400 mètres. Entre les deux extrémités, soit sur une longueur de 2,3 kilomètres, il serait décalé vers le sud de la route 132 actuelle jusqu'à une distance maximale de 145 mètres.

Cette distance maximale serait obtenue dans le secteur de l'intersection de la route d'Escuminac Flats et de la route 132. Ce tracé est la version la plus rectiligne de tracé.

1.3 Comparaison des variantes

La variante 2 (tracé le plus rectiligne) permet le gain le plus important en matière de sécurité routière. En raison du fait que la variante 2 permet d'obtenir une route 132 en ligne droite vis-à-vis la route d'Escuminac Flats, où une voie de virage à gauche est requise.

Le tableau 1 indique les superficies touchées par les différents tracés pour chaque élément du milieu. Ainsi, en déplaçant la route 80 mètres au sud de la route actuelle, trois bâtiments devraient être déplacés, soit les bâtiments des n^{os} civiques 181, 191 et 258. En relocalisant le tracé 145 mètres au sud, le chalet situé au n^o civique 191 ne nécessiterait qu'un réaménagement de son accès à la route 132.

La relocalisation de la route actuelle entraînerait la perte de superficies similaires des différents éléments du milieu naturel pour les deux variantes de tracé. Les superficies sont légèrement plus élevées pour la variante 1 en ce qui concerne la forêt mixte et la friche, alors que l'inverse est observé pour la cédrière humide. En ce qui a trait aux terres agricoles, deux types d'évaluation ont été faites : la superficie des terres situées en territoire agricole protégé, et la superficie des terres exploitées. En territoire protégé, les superficies touchées sont de 7,74 hectares pour la

variante 1 et 7,46 hectares pour la variante 2. En ce qui concerne les terres exploitées, 3,40 hectares sont requis par la variante 1 et 3,72 par la variante 2, dont 0,87 hectare et 1,19 hectare sont situées en territoire protégé.

L'analyse de ces variantes de tracé montre que l'amélioration de la visibilité est plus grande avec la variante 2 et que les impacts sur le milieu humain sont plus faibles puisque le tracé de la variante 2 implique le déplacement d'un bâtiment de moins que celui de la variante 1. Les superficies d'habitat touchées par le projet sont similaires, quoique favorisant légèrement la variante 2. En ce qui a trait aux espaces agricoles, la variante 1 touche une plus grande superficie en territoire protégé, mais une plus faible dans les zones exploitées. Dans ce dernier cas, toutefois, l'exploitation immédiatement en bordure de la route 132 est sporadique (environ une année sur trois). Pour l'ensemble de ces considérations et en tenant compte du degré de résistance des éléments analysés, le MTQ a retenu le tracé de la variante 2 comme tracé optimal.

TABLEAU 1 : ÉLÉMENTS DES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN TOUCHÉS PAR LES VARIANTES DE TRACÉ (SUPERFICIE EN HA).

Éléments	Variante 1	Variante 2
Milieu bâti	3 bâtiments	2 bâtiments
Cédrière humide	1,20	1,44
Forêt mixte	2,68	2,44
Friche	1,12	0,74
Espace agricole :		
Territoire protégé	7,74	7,46
Exploité	3,40	3,72

Source tirée de l'étude d'impact : Tableau 21, page 76

Globalement, l'intervention proposée (variante 2) comprend :

- ❑ la construction d'une nouvelle route d'une longueur de 3,261 kilomètres;
- ❑ une emprise moyenne de 40 mètres (le MTQ devra procéder à l'acquisition de cette emprise);
- ❑ deux voies de roulement de 3,7 mètres chacune;
- ❑ des accotements de 3 mètres chacun, soit 1,75 mètre asphaltés et 1,25 mètre en gravier;
- ❑ une voie de virage à gauche aménagée à l'intersection de la route d'Escuminac Flats;
- ❑ un drainage assuré par des fossés longitudinaux sur environ 2,65 kilomètres et un drainage fermé sur 0,6 kilomètre;
- ❑ la remise à l'état naturel de l'ancienne route à la fin des travaux;
- ❑ l'abaissement du niveau de la route d'environ 450 millimètres dans le secteur du viaduc;
- ❑ la protection des piliers du viaduc par des glissières;
- ❑ la reconstruction du pont en une seule travée de 42 mètres;
- ❑ la construction d'un ponceau d'un affluent du ruisseau McKenzie.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Cette section traite de l'analyse des différents enjeux associés à la réalisation du projet. Elle contient une appréciation de la raison d'être du projet et du choix des variantes étudiées, puis du principal enjeu associé à la réalisation du projet, soit la sécurité routière. Les impacts portant sur le milieu naturel (terrestre et aquatique) sont également analysés. Ces impacts du projet ont été révélés soit par l'étude d'impact du MTQ, soit par la consultation gouvernementale. Considérés comme des enjeux découlant de la réalisation du projet, ces impacts touchent des éléments significatifs de l'environnement et, de ce fait, méritent une certaine attention pour la prise de décision gouvernementale.

2.1 Appréciation de la raison d'être du projet

Situé en milieu rural, ce tronçon de la route 132 présente des déficiences géométriques importantes dans plusieurs secteurs : plate-forme de roulement inférieure aux normes, emprise de 20 mètres (inférieure aux normes), courbes réduisant la distance de visibilité, accotements étroits (moyenne de 1,5 mètre), chaussée dont le niveau de détérioration est élevé (ornières profondes).

La raison première mise de l'avant par le MTQ pour justifier son projet est d'améliorer de façon générale la sécurité, la visibilité et le confort de la route dans ce secteur de la route 132. En second lieu, cette route est intimement liée au développement économique local et régional de la Gaspésie et, de ce fait, devrait posséder toutes les caractéristiques essentielles à son statut de route nationale. Les données présentées dans l'étude d'impact concernant le taux d'accidents démontrent que dans sa configuration actuelle, cette section de la route 132 est effectivement problématique et ne répond pas aux normes actuelles d'une route de statut national.

La sécurité des usagers de la route semble réellement affectée et de façon significative par la combinaison d'une plate forme étroite, une route sinueuse et la présence fréquente de la grande faune. Il est à noter que certaines de ces problématiques sont amplifiées en saison hivernale et créent de flagrantes difficultés au plan de l'entretien.

L'examen de la raison d'être du projet conduit l'équipe d'analyse du MDDEP à croire que ce projet est justifié et qu'il est pertinent d'intervenir dans le secteur de la route 132 à Escuminac principalement pour des raisons de sécurité routière.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse des variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. Au départ, l'étude d'impact soumise par le MTQ présentait quatre hypothèses constituant autant de variantes devant permettre de régler les problématiques identifiées. Trois de ces variantes prévoient des modifications au tracé ou à l'emprise de la route et la quatrième est le statu quo. Ces variantes ont donc été analysées. Dès le début de l'analyse comparative, le MTQ a rejeté la variante constituant simplement en l'élargissement de l'emprise de même que le statu quo car ces

deux variantes ne permettaient pas de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité qui sont à la base du projet. Les deux variantes qui consistaient au déplacement du tracé vers le sud ont été retenues pour une analyse comparative détaillée.

Au terme de son analyse détaillée de ces variantes, le MTQ a conclu que la variante 2 était celle qui apparaissait comme la plus avantageuse en fonction des divers critères d'analyse qu'il avait retenus.

L'étude détaillée des variantes, selon les critères retenus par le MTQ, permet de conclure que ce dernier a conservé le tracé qui répond le mieux aux objectifs de sécurité tout en présentant les impacts sur l'environnement les moins importants. Selon notre analyse, la réalisation du projet de réaménagement de la route 132 à Escuminac conformément à la variante 2 (déplacement du tracé vers le sud de 145 mètres) aura pour effet d'améliorer de façon notable la situation actuelle sur le plan de la sécurité des usagers, notamment en ce qui concerne les collisions avec la grande faune.

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que, de façon générale, les éléments retenus par le MTQ pour effectuer son analyse détaillée des variantes sont adéquats et que la comparaison effectuée entre ces éléments est valable.

À la lumière des informations fournies dans l'étude d'impact et de la description des composantes du projet réalisée par le MTQ, l'équipe d'analyse du MDDEP est en accord avec le choix de cette variante. Cette variante apparaît indiquée selon les conditions qui seront discutées ci-après et comme la meilleure solution pour résoudre à long terme les problèmes de sécurité routière de ce tronçon de la route 132 tout en minimisant les répercussions environnementales.

2.3 Identification des enjeux reliés au projet

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à apporter un éclairage à la recommandation du ministre et à la décision du gouvernement. Tel que vu lors de la comparaison des variantes, des impacts sur les milieux humain et naturel sont inévitables. Ces impacts, selon leur importance peuvent se traduire en termes d'enjeux du projet.

Ainsi, lors du traitement du dossier, plusieurs enjeux de nature diverse ont été soulevés par l'initiateur de projet et les experts consultés. Il est à noter que ces enjeux peuvent diverger considérablement des objectifs du projet ou des composantes retenues par l'initiateur dans le cadre de l'analyse comparative des variantes et qu'ils n'ont pas tous la même portée. Ainsi, certains peuvent affecter l'ensemble de la population environnante, ou le milieu biophysique, alors que d'autres ont une portée plus limitée.

Les sections qui suivent présentent l'analyse des principaux enjeux du projet révélés par l'étude d'impact du MTQ et la consultation gouvernementale.

Les principaux enjeux identifiés par l'équipe d'analyse du MDDEP concernent le niveau de sécurité des usagers et la préservation du milieu naturel (espèces menacées ou vulnérables et la

traversée de la rivière Escuminac). L'équipe d'analyse a aussi considéré les effets du projet sur la protection du territoire agricole, l'approvisionnement en eau potable et le climat sonore.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 La sécurité routière

Il a été mentionné que l'amélioration de la sécurité routière constitue la raison d'être du projet de réaménagement de la route 132 dans le secteur d'Escuminac. De ce fait, nous pouvons considérer cet aspect du projet comme le principal enjeu relatif à sa réalisation, c'est-à-dire que la non-réalisation de ce projet maintiendrait les risques actuels de la route associés aux problématiques de sécurité exposées dans la raison d'être du projet. Cet enjeu relève donc précisément de la raison d'être du projet.

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis qu'au plan de la sécurité, la réalisation du projet apparaît positive. La réalisation de ce projet permettrait d'améliorer grandement la sécurité du secteur ce qui devrait résulter par une diminution du nombre d'accidents.

Toutefois, la mise en œuvre et la réalisation même du projet soulèvent des préoccupations découlant des impacts anticipés du projet sur les milieux humain et naturel et exigent une certaine attention pour la prise de décision.

2.4.2 La préservation du milieu naturel

Le projet comporte un certain enjeu concernant le milieu naturel. Deux éléments sont à considérer soit la préservation de l'orchis à feuille ronde et la traversée de la rivière Escuminac. Une superficie de 4,62 hectares en milieu naturel est requise dont 1,44 de cédrière humide, 2,44 de forêt mixte et 0,74 de friche.

La cédrière présente un intérêt particulier puisqu'elle constitue un habitat potentiel pour plusieurs espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées.

2.4.2.1 Espèces menacées ou vulnérables : l'orchis à feuille ronde

Le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) a porté à l'attention de l'équipe d'analyse du MDDEP des informations à l'effet que l'orchis à feuille ronde et le calypso bulbeux variété américaine (*Amerorchis rotundifolia*), sont des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et qu'elles pouvaient se trouver dans la zone d'étude. L'orchis à feuille ronde est une plante nouvellement ajoutée à la liste des plantes vasculaires menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Selon le CDPNQ, il existe 40 occurrences connues de l'espèce dans l'ensemble du Québec, dont neuf dans la région administrative Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine. Il semble que, malgré son statut, l'espèce soit relativement fréquente en Gaspésie dans son habitat.

En raison de ce potentiel de présence, la Direction des évaluations environnementales (DÉE) a demandé au MTQ d'effectuer un inventaire des espèces de plantes vasculaires menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées dans la zone d'étude.

Le MTQ a effectué cet inventaire en juillet 2004 et a déposé son rapport en septembre 2004. Une seule espèce floristique rare a été relevée à deux endroits dans la cédrière, soit l'orchis à feuille ronde. Une dizaine de spécimens ont été observés à deux endroits dans la cédrière humide à environ dix mètres de l'emprise de la future route.

La circulation de la machinerie et la poussière générée lors des travaux de construction de la route 132 pourraient perturber certains spécimens d'orchis à feuille ronde. Étant donné son statut, des mesures de protection particulières devraient être mises en place. Comme la transplantation d'une espèce à statut précaire n'est pas une mesure généralement privilégiée par le MDDEP, le MTQ recommande de laisser les spécimens sur place et de circonscire la population identifiée afin de s'assurer que la machinerie ne circulera pas dans ce secteur. De plus, puisque les spécimens observés sont relativement éloignés de l'emprise (10 mètres), les mesures proposées sont de restreindre l'accès de la machinerie aux limites prévues de l'emprise, ce qui permettra, par la même occasion, de préserver au maximum la cédrière, et d'installer une clôture voyante comme les clôtures en plastique rouge (environ 1,3 mètre de hauteur) servant à protéger les arbres et les arbustes des rigueurs de l'hiver.

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que ces mesures sont adéquates afin d'assurer la protection de l'habitat de l'orchis à feuille ronde à proximité du tracé retenu et que la protection de l'espèce est assurée en autant que les mesures proposées soient rigoureusement appliquées.

De plus, l'équipe d'analyse du MDDEP recommande qu'un programme de suivi environnemental d'une période minimale de deux ans portant sur l'efficacité des mesures mises en place pour s'assurer la conservation de l'espèce complète ces engagements.

À noter que la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q. ch. E-12.01) ne protège pas les espèces susceptibles d'être ainsi désignées, il n'existe donc aucune contrainte légale à la construction du tracé de la route proposée.

Malgré l'absence de contrainte légale, l'équipe d'analyse trouve dommage que ce milieu soit fractionné, elle recommande de limiter le drainage de la cédrière afin de ne pas modifier l'habitat et de conserver les conditions du milieu humide et d'habitat pour les espèces qui en dépendent.

2.4.2.2 La traversée de la rivière Escuminac

La zone d'étude chevauche la portion inférieure du bassin versant de la rivière Escuminac, lequel draine 326,77 km². Ce cours d'eau s'écoule selon un axe nord-ouest-sud-est et se jette dans la rivière Ristigouche. Il possède 14 tributaires dont le plus important est la rivière Escuminac Nord (76,73 km²), mais aucun de ceux-ci n'est localisé dans la zone d'étude. L'estuaire de la rivière

Escuminac a une superficie approximative de 0,72 km². De façon générale, la rivière Escuminac présente un très bon potentiel pour la production de poissons.

Les travaux de démolition du pont actuel et de construction du nouveau pont pourraient occasionner une perturbation temporaire de la qualité de l'eau de la rivière Escuminac, de son lit ainsi que de ses berges. Par ailleurs, comme plusieurs espèces de poissons fréquentent la rivière Escuminac et son estuaire, les travaux de construction risquent également de perturber cette faune ichthyenne.

Selon les informations présentées dans l'étude d'impact, le pont actuel sera démoli en minimisant la production de débris sur place. Ainsi, les travées seront découpées en sections qui seront enlevées pour être disposées dans un site autorisé. En ce qui concerne le pilier et les culées, ils seront enlevés en période d'étiage, lorsque la rivière sera à son plus bas niveau et que les travaux pourront être effectués sans structures de confinement (batardeau). La culée ouest sera démolie sur place, au sec, après la construction de la nouvelle culée afin qu'elle serve de batardeau à celle-ci. Cette solution reste toutefois à confirmer en fonction de la méthode préconisée par l'entrepreneur. La pile pourra être enlevée à sec, bien que le creusage requis pour enlever sa base jusqu'à la semelle, ou la semelle elle-même si celle-ci est près de la surface du lit de la rivière, nécessitera le pompage de l'eau de la rivière qui s'infiltrera inmanquablement lorsque la cote correspondant au niveau d'eau sera atteinte. Cette eau pompée sera retournée à la rivière après avoir été filtrée dans un bassin de décantation. L'enlèvement de la culée est ne pose pas de contrainte par rapport à la rivière.

Lors des travaux de reconstruction du pont de la rivière Escuminac et d'aménagement de remblais à proximité de la rivière et en aval des secteurs des travaux la qualité de l'eau pourrait être temporairement affectée par la mise en suspension de sédiments et une augmentation de la turbidité.

Comme mesures d'atténuation lors de l'aménagement des ponts et ponceaux, le MTQ propose leur dimensionnement de façon adéquate et une installation qui minimise la mise en eau de sédiments et assure la libre circulation des eaux et des poissons.

Ces mesures sont listées dans le document : Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique (ponts et ponceaux) du MTQ (1992). Elles seront appliquées dans le cadre du projet. Les plus couramment utilisées lors de la construction de ponts et de ponceaux sont les suivantes :

- ❑ la conception des ponceaux respecte la capacité natatoire des poissons et ne crée pas d'obstacles à leur libre circulation (seuil, chute, etc.). Au besoin, des empierrements sont prévus à l'intérieur des ponceaux ou encore l'utilisation de seuils déversants favorisant la circulation du poisson;
- ❑ l'établissement d'une période de restriction de travaux ;
- ❑ la construction de canaux de dérivation lors de travaux dans les cours d'eau;
- ❑ la stabilisation des sols en érosion dans des chantiers de construction et la création de bassins de sédimentation pour capter les eaux de ruissellement;

- la stabilisation et la renaturalisation du milieu après construction (empierrement, géomembrane, végétation arbustive, etc.);
- éviter tout débordement pétrolier à moins de 60 mètres de ce milieu et pour prévenir les déversements d'huile, de graisse et d'huile; s'assurer que la machinerie est en bon état, propre et exempte de toute fuite d'huile.

En considérant que le lit de la rivière récupérera les superficies couvertes par la pile et la culée ouest, un gain d'habitat aquatique est attendu, de l'ordre de 50 m².

L'équipe d'analyse est d'avis que ces mesures sont adéquates. S'il s'avère techniquement impossible de ne pas intervenir en milieu hydrique, l'équipe d'analyse recommande que la période de restriction des travaux s'étende du 15 septembre au 15 juin.

Détournement de la circulation

Un des principaux impacts de la construction du nouveau pont consiste au détournement de la circulation pour les usagers de la route 132.

Pour assurer la libre circulation des usagers de la route 132 pendant la période des travaux de reconstruction du pont, le MTQ utilisera le pont municipal (pont d'Escuminac) en amont du pont de la route 132 comme chemin de détour. Le chemin de détour emprunterait le chemin de l'Hiver, le pont d'Escuminac et le chemin d'Escuminac Nord-Est sur une longueur totale de 1,7 kilomètre.

Cette option permettrait d'éviter la construction d'un pont temporaire à la hauteur du pont actuel et d'empêcher presque toute intervention dans la rivière Escuminac, car les travaux requis pour l'amélioration du pont d'Escuminac n'occasionneront pas de perturbation majeure de la qualité de l'eau et de l'habitat du poisson.

Toutefois, en raison de la limite de charge et du profil déficient à l'approche ouest du pont d'Escuminac, qui ne permet pas le passage de fardier, son tablier devra être néanmoins reconstruit et la géométrie des lieux aux approches améliorée. La circulation à double sens sur ce pont ne sera pas permise. Afin de gérer la circulation à sens unique, un système de feux de circulation à quatre têtes sera installé. Ce qui occasionnera un certain temps d'attente pour les usagers.

De plus, considérant la largeur et la sinuosité de le chemin d'Escuminac Nord-Est et du chemin de l'Hiver, ces chemins de détour feront l'objet de quelques améliorations et la vitesse affichée sera fixée à 50 km/h. Le chemin d'Escuminac Nord-Est aura une largeur carrossable en gravier d'environ 8,0 mètres et le chemin de l'Hiver, des voies pavées totalisant 6,4 mètres.

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que malgré les inconvénients occasionnés aux usagers, cette option est acceptable car les inconvénients seront de courte durée et les travaux seront l'occasion d'apporter des améliorations notables et durables à la route qui sera utilisée comme voie de contournement ainsi qu'à la route 132.

2.5 Autres considérations

2.5.1 La protection du territoire agricole

Sept producteurs agricoles œuvrent sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac, mais un seul est domicilié à l'intérieur de la zone à l'étude. Ses bâtiments de ferme sont localisés en zone agricole protégée et ses principales productions sont reliées au bœuf et aux pommes de terre. Les autres terres agricoles le long de la route 132, à l'intérieur de la zone agricole protégée, sont peu utilisées à des fins agricoles.

L'ensemble des producteurs de la municipalité cumule une superficie totale de 8334 hectares, donc 495 hectares en cultures, 417 hectares en fourrages et en pâturages et 70 hectares en céréales. Il s'agit de productions bovine (5), ovine (1) et horticole (1) et il n'y a aucune production laitière, porcine, avicole ou acéricole. La zone d'étude ne compte aucune érablière à potentiel acéricole exploitée, ou non.

La demande d'aliénation et d'utilisation à des fins autre que l'agriculture de lots situés en zone agricole vise un total de 7,4 hectares. De ce total, environ 1 hectare est utilisé pour des fins agricoles, le reste étant composé de friches et boisés. Le potentiel agricole des sols du lot visé par la demande est majoritairement classé 2 selon les données de l'Inventaire des terres du Canada (ITC). Les sols de cette classe présentent des limitations modérées qui restreignent la diversité des cultures ou nécessitent des pratiques de conservation ordinaires. Leurs limitations étant modérées, ils peuvent se cultiver assez facilement.

Cette classe de sol est représentative de ce que l'on retrouve dans le milieu environnant. Ainsi, peu importe le site retenu en zone agricole pour implanter la route reconstruite, toutes les parcelles présenteraient des potentiels agricoles comparables.

Tel que mentionné, il y a une seule exploitation agricole touchée par le projet et aucun bâtiment de ferme ne serait affecté par le tracé retenu. Toutefois, environ, 6 hectares de terres en friches, situés entre l'ancienne et la nouvelle route, seraient enclavés par le projet. Les parcelles utilisées à des fins agricoles dans ces résidus sont négligeables (environ 3000 mètres carrés) et le reste de la superficie offre peu de perspective agricole. Les superficies qui demeurent enclavées ne mettent pas en cause la viabilité d'entreprises ni la vocation agricole du territoire.

La municipalité et la MRC concernées ainsi que la Fédération de l'UPA Gaspésie – Les Îles ont appuyé la demande. Chacune a déposé des résolutions à cet effet. Aucune d'entre elles ne pose de condition à son appui ou ne fait de recommandation défavorable pour certaines portions. La recommandation de la MRC s'appuie sur le fait que le projet a été conçu de manière à réduire le plus possible les répercussions sur le milieu agricole et pour lequel il n'y a pas d'emplacement alternatif susceptible d'éliminer ou de réduire davantage les contraintes sur l'agriculture.

En effet, on ne pourrait réaliser un nouveau tracé de la route à l'extérieur de la zone agricole, et l'élargissement de la route actuelle serait contraint par la topographie des lieux, ce qui nécessiterait des coûts importants.

La Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) est d'avis que le projet ne pourrait se réaliser sans franchir la zone agricole. Elle conclut, dans un avis émis le 13 juin 2005, que le tracé retenu représente celui de moindre impact sur la protection du territoire et des activités agricoles. Pour cette raison, elle donne un avis favorable au projet.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'impact général du projet sur le territoire agricole est acceptable compte tenu de l'avis favorable émis par la CPTAQ et de celui des autres intervenants ayant été consultés sur cette question.

2.5.2 L'approvisionnement en eau potable

Les bâtiments (incluant les résidences) bordant la route 132 ne sont pas reliés à des réseaux d'aqueducs ou d'égouts. Environ 50 % des bâtiments sont alimentés par des puits artésiens et autant par des puits de surface.

En janvier 2001, un inventaire effectué par le MTQ dans la zone d'étude a permis de dénombrer 14 puits, soit : deux pointes, trois puits de surface et neuf puits artésiens. De ce nombre, un sous-échantillon de neuf puits, représentatif de toute l'étendue des caractéristiques rencontrées (type, localisation, profondeur, etc.) a été échantillonné pour fins d'analyse bactériologiques et physico-chimiques et les résultats ont été résumés à l'annexe 7 de l'étude d'impact.

Quatre puits présentaient une contamination bactériologique de l'eau. Excepté pour une propriété, les échantillons d'eau présentent également des dépassements de normes de certains paramètres physico-chimiques, notamment la turbidité, le fer, la couleur, les matières dissoutes totales, les chlorures et le manganèse. Toutefois, pour ce dernier, il n'y a pas d'effet sur la santé, les normes étant associées seulement à l'esthétique.

Lors de l'entretien hivernal du nouveau tronçon, il semble que les produits de déglacage utilisés pourraient présenter un potentiel de contamination des puits de certaines propriétés situées à proximité de la route à la suite de la dilution des chlorures dans l'eau de fonte et au ruissellement. Trois puits de la zone d'étude présente un risque de contamination. Deux de ceux-ci sont situés en aval hydraulique et relativement près d'un fossé projeté alors que le troisième est localisé dans un petit cours d'eau recueillant les eaux de drainage de la route. Il s'agit de deux puits situés sur le terrain de la résidence du n° civique 201 et d'une pointe de la propriété située au n° 181.

Pour le puits situé au n° 181, la nouvelle route permettrait de l'éloigner à environ 9 mètres et un fossé droit serait excavé permettant le drainage des eaux de fonte vers une décharge naturelle de nature à réduire la teneur en chlorures dans l'eau de ce puits, laquelle est déjà supérieure aux normes de consommation. La réfection de la route favoriserait même une baisse du taux de chlorures dans l'eau de ce puits. Il est à noter que la résidence principale de cette propriété devra être relocalisée.

Le risque de contamination des deux autres puits, situés sur le terrain de la résidence au n° civique 201, est relativement faible.

Comme mesure d'atténuation le MTQ propose de défrayer les coûts d'un suivi de la qualité de l'eau des puits au printemps, soit ceux d'une série d'analyses chimiques, et ceux d'une intervention corrective si les résultats démontrent une détérioration de la qualité des eaux, comparativement à ceux enregistrés précédemment (turbidité, salinité, etc.).

L'accès à une eau potable de qualité et en quantité suffisante constitue, selon l'équipe d'analyse du MDDEP, un enjeu substantiel pour les résidants dont les puits d'alimentation sont situés à proximité de l'emprise. La concentration de chlorure dans les puits est le paramètre le plus souvent influencé par la construction d'une route en raison de l'usage de sels de déglacage associé à l'entretien hivernal. La protection de la qualité des puits d'eau potable s'avère donc essentielle. Aussi, afin de s'en assurer,

l'équipe d'analyse du MDDEP recommande que le ministre des Transports réalise et fournisse, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, l'étude hydrogéologique détaillée concernant les puits d'eau potable situés le long du tracé et que, selon le degré de vulnérabilité de l'eau des puits, il élabore un programme de suivi de la qualité de l'eau potable. Ce programme devra être présenté au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

À noter que si des puits sont situés dans les limites de la nouvelle emprise de la route, ces derniers devront éventuellement être expropriés ou abandonnés en raison des travaux de construction. Dans ce cas, les puits concernés devraient être colmatés et relocalisés ou remplacés par le MTQ.

2.5.3 Le climat sonore

Les relevés sonores ont été réalisés le 23 mai 2001. Lors de ces relevés, le climat sonore ambiant a été influencé exclusivement par le bruit de la circulation automobile sur la route 132. Il y avait à l'occasion des sources de bruit secondaires d'origine naturelle (0,1 à 0,3 dB(A)) mais celles-ci n'influençaient pas le niveau de bruit équivalent. Les résultats sont présentés au tableau 2.

Tableau 2 : Résultats des relevés de bruit

Points de mesure	Localisation (n° civique)	Date du relevé	Heure du relevé	Niveau de bruit (équivalent L_{eq} , 2 h)
1	175, route 132	23 mai, 2001	10h00 à 12h00	59,6 dBA
2	191, route 132	23 mai, 2001	12h30 à 14h30	62,6 dBA
3	203, route 132	23 mai 2001	15h00 à 17h00	61,8 dBA

Les résultats des niveaux sonores $L_{eq, 24 h}$ calculés pour les 11 résidences sises en bordure de la route 132, dans le secteur à l'étude, sont livrés au tableau 3.

TABLEAU 3 : NIVEAU SONORE $L_{EQ, 24 H}$ AUX RÉSIDENCES SISES DANS LA ZONE D'ÉTUDE.

Adresse	Niveau sonore $L_{eq, 24 h}$
173, route 132	63,5
175, route 132	63,0
177, route 132	60,6
181, route 132	63,9
191, route 132	62,0
201, route 132	66,5
203, route 132	66,6
209, route 132	62,5
250, route 132	65,2
256, route 132	64,1
258, route 132	63,4

On constate que le niveau sonore aux résidences est considéré comme moyennement et fortement perturbé pour ce tronçon de la route 132.

Le tableau 4 présente la grille utilisée par le MTQ pour déterminer la qualité de l'environnement sonore près des infrastructures routières et indique le nombre de logis dénombrés en fonction du niveau de gêne.

TABLEAU 4 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE DES LOGIS DE LA ZONE D'ÉTUDE

Zone de climat sonore	Niveau de gêne	Nombre de logis
$L_{eq, 24 h} \leq 55$ dBA	Acceptable	0
55 dBA < $L_{eq, 24 h}$ < 60 dBA	Faiblement perturbé	0
60 dBA $\leq L_{eq, 24 h}$ < 65 dBA	Moyennement perturbé	9
$L_{eq, 24 h} \geq 65$ dBA	Fortement perturbé	3

Les résultats de la simulation du projet en 2013 indiquent qu'il n'entraînerait pas d'impact fort pour les résidences, selon la grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ. Cinq résidences connaîtront un impact faible, quatre résidences verront le niveau sonore diminuer et les deux dernières résidences auront été relocalisées. Soulignons que l'augmentation du niveau de bruit estimée n'est pas liée au projet de route pour quatre des résidences (n^{os} 173, 175, 209 et 250) puisqu'il n'y avait pas de modification à cet égard à l'ouverture du projet.

L'augmentation du débit de circulation automobile sur la nouvelle route après 10 ans ramènera le nombre de résidences sises dans une zone fortement perturbée à 5 et moyennement perturbée à quatre, ce qui est similaire à la situation de la route existante en 2003.

L'impact du projet sera positif pour quatre des logis sis le long de la route à l'étude et faible pour une seule résidence, soit celle du n° civique 177. Un impact faible relié à l'augmentation des débits de circulation et non au projet sera également encouru pour quatre résidences sises aux extrémités du projet. Ainsi, aucune mesure d'atténuation n'est à prévoir dans le cadre de ce projet.

L'équipe d'analyse constate que l'impact global du projet en ce qui concerne le climat sonore est acceptable pour la majorité des riverains. Le projet n'est pas de nature à créer de doléances de la part des riverains puisque la situation actuelle sera à peu près conservée à l'ouverture du projet ou 10 ans après. Aucune mesure d'atténuation particulière ne semble nécessaire.

CONCLUSION

Le bénéfice attendu de ce projet est l'amélioration de la sécurité dans un secteur où le taux d'accidents avec la grande faune est préoccupant.

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- du point de vue de la sécurité routière, le projet est justifié;
- le projet n'est pas dénué d'impacts;
- la variante proposée est celle dont les impacts globaux sont les moins importants en fonction de la majeure partie des critères d'analyse;
- une espèce sur la liste des espèces susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, l'orchis à feuille ronde, se trouve à proximité de la zone du projet et requière certaines mesures de protection;
- les mesures de conservation du milieu naturel proposées sont adéquates;
- le projet se situe en territoire agricole. Toutefois, il y aura peu d'impacts sur le territoire et les activités agricoles; le projet ne remet pas en cause la pérennité de ces activités dans le secteur et la CPTAQ a émis un avis favorable;
- un suivi de la qualité de l'eau des puits d'alimentation en eau potable est indiqué.

Recommandation

L'analyse environnementale du projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur du ministre des Transports afin de réaliser le projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la Municipalité d'Escuminac conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

Original signé par :

Danielle Dallaire, Géographe, M A
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- GENIVAR. *Étude d'impact du projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac. Étude d'impact sur l'environnement*, 119 p. et annexes;
- GENIVAR. *Étude d'impact du projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac, Résumé de l'Étude d'impact sur l'environnement*, 2004, 37 p. et annexes;
- GENIVAR et MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du ministère de l'Environnement : Addenda à l'étude du projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité d'Escuminac*, 2004, 51 p. et annexes.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et les ministères suivants :

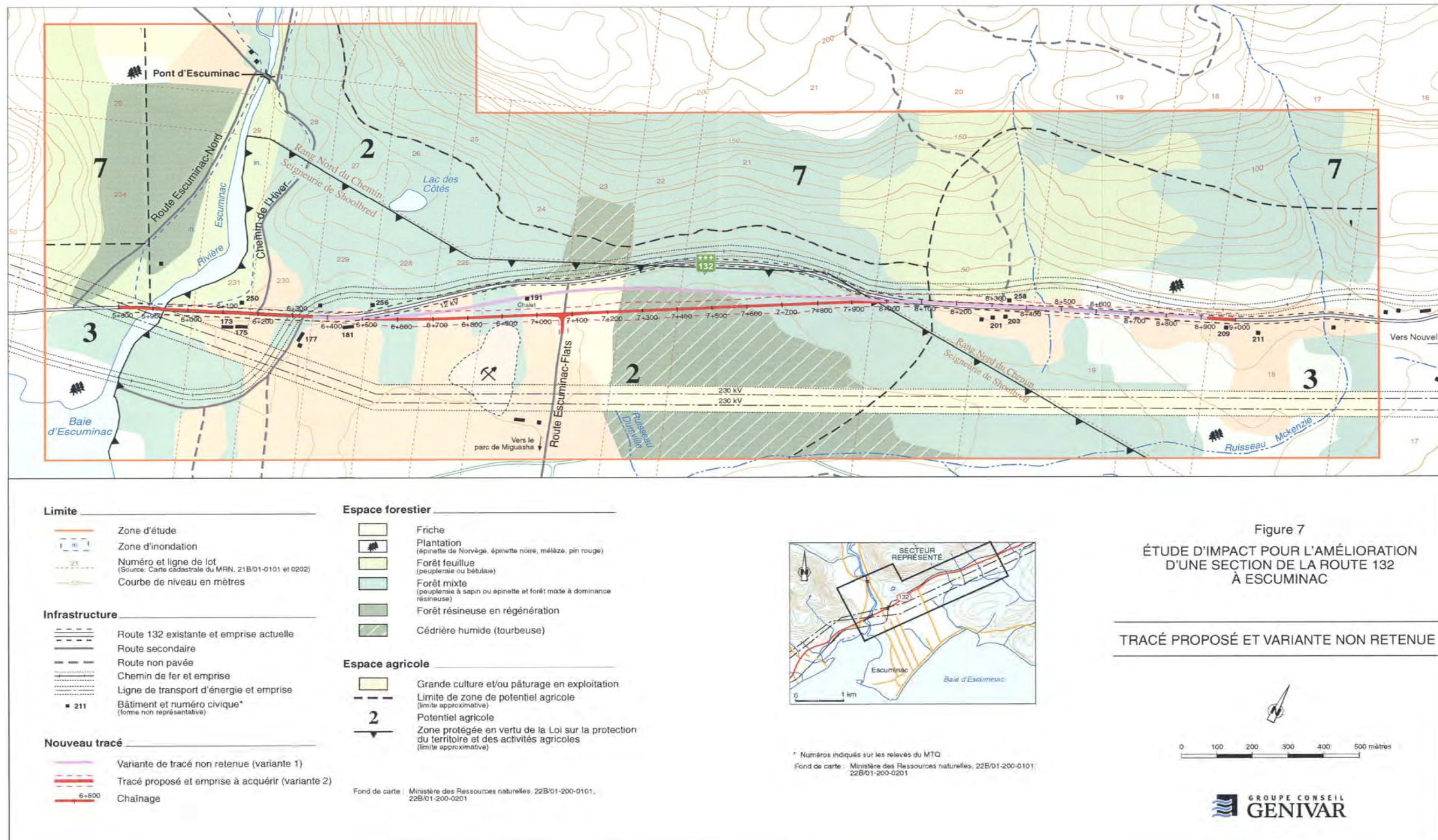
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction du patrimoine écologique et développement durable;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction des politiques de l'air :
 - le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (secteur faune);
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux :
 - la Direction générale de la santé publique;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
2000-10-17	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2000-11-03	Transmission de la directive
2004-02-25	Réception de l'étude d'impact
2004-03-11 au 2004-04-19	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2004-05-06	Envoi à l'initiateur de projet d'une série de questions et commentaires dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2004-09-17	Réception des réponses (Addenda) de l'initiateur aux questions et commentaires et du résumé de l'étude d'impact
2004-09-21 au 2004-10-28	Consultation intra et interministérielle sur le document complémentaire
2004-12-07 au 2005-01-25	Mandat d'information et de consultation publiques
2005-06-13	Décision de la CPTAQ

ANNEXE 3 : FIGURE 2 : TRACÉ PROPOSÉ ET VARIANTES ÉTUDIÉES



Source : Tirée de l'étude d'impact, figure 2, page 11.