

Ministère
des Transports

Québec 

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

ROUTE 132 ET LIEN AUTOROUTIER

CACOUNA-TROIS-PISTOLES

ÉTUDE D'OPTIONS

Septembre 1998

700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 644-6887
Télécopieur : (418) 644-9662

NOTE AUX LECTEURS

Dans le présent document, les coûts de réalisation des diverses options ont fait l'objet d'une estimation de classe « D ».

Ce type d'estimation est une évaluation sommaire au kilomètre qui s'applique à des projets au stade des études préliminaires. Cette évaluation sommaire est réalisée à l'étape des études d'opportunité et de faisabilité pour une ou plusieurs options, généralement représentées sur des cartes à petite échelle de 1 : 20 000 à 1 : 50 000.

Ce type d'évaluation sommaire est effectuée sur la base des coûts unitaires moyens par kilomètre de longueur établis en fonction des profils en travers choisis et en tenant compte de la topographie particulière du territoire traversé.

2 mai 2002

Table des matières

	Page
1. Objet de l'étude	1
2. Description de la zone d'étude	1
3. Problématique de la route 132 actuelle	1
4. Identification des options	2
5. Évaluation des différentes options	3

Liste des annexes

- **Annexe 1** : Débit de circulation
- **Annexe 2** : Localisation et analyse des accidents sur la route 132
Comparaison de la gravité des accidents entre la route 132 et la moyenne provinciale
- **Annexe 3** : Évaluation comparative des options, aspects techniques
- **Annexe 4** : Évaluation comparative des options, aspects environnementaux
- **Annexe 5** : Localisation des variantes de contournement et du lien autoroutier
- **Annexe 4** : Évaluation comparative des options, aspects environnementaux
- **Annexe 5** : Localisation des variantes de contournement et du lien autoroutier

1. Objet de l'étude

Le présent rapport est un complément de l'étude d'opportunité qui a été réalisée en 1990. Cette étude a pour objet d'évaluer six options d'un réaménagement de la route 132 et l'option d'un prolongement du lien autoroutier entre la fin de l'autoroute actuelle à Cacouna et la route 293 à Trois-Pistoles.

2. Description de la zone d'étude

Le secteur concerné par cette étude traverse les municipalités de Saint-Georges-de-Cacouna, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, l'Isle-Verte (village), Notre-Dame-des-Neiges et Trois-Pistoles. Les trois premières sont situées dans les limites de la MRC de Rivière-du-Loup, alors que les deux dernières sont localisées sur le territoire de la MRC des Basques. La longueur totale de la route 132 dans le secteur à l'étude est de 28 km.

3. Problématique de la route 132 actuelle

La route 132 est le principal lien est-ouest de la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie. La problématique de la route actuelle entre Cacouna et Trois-Pistoles se résume de la façon suivante :

- Des débits de circulation élevés avec un DJMA (débit journalier moyen annuel) variant de 4 740 à 6 300 et un DJME (débit journalier moyen estival) variant de 6 740 à 8 600, selon la section de la route 132. Le tableau de l'annexe 1 présente les débits de circulation à différents endroits de la route 132.
- Des niveaux de service qui se détériorent graduellement et qui entraînent une diminution de la fonctionnalité de la route. Ainsi, le niveau de service varie de D sur la route 132 à E pour certains mouvements provenant des intersections avec la route 132 et plus précisément pour les virages à gauche. La capacité de la route sera atteinte à moyen terme dans plusieurs secteurs.
- En période estivale, il y a la formation de pelotons qui est importante. Une situation qui génère des retards, de l'impatience chez les utilisateurs, ainsi que des dépassements et d'autres manœuvres dangereuses.
- Une circulation de transit représentant près de 80 % de la circulation totale, dont 12 % à 20 % de celle-ci est composée de camions. L'existence de nombreux accès résidentiels et commerciaux (près de 650), de nombreuses intersections (plus de 30), ainsi que la présence d'autobus scolaires, de machineries agricoles et de cyclistes génèrent une situation conflictuelle entre la circulation locale et de transit. Cette situation est plus problématique dans les zones urbanisées de L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges et Trois-Pistoles.
- Des taux d'accidents supérieurs aux taux critiques dans certaines zones avec un indice de gravité élevé. La localisation des accidents et une analyse de la gravité des accidents sont présentes à l'annexe 2.
- Des travaux d'entretien hivernal très difficiles en raison de zones affectées par la poudrière. Ces conditions climatiques causent la fermeture fréquente de la route et sont responsables d'un taux d'accidents plus élevé pendant cette période. Pendant la période estivale, les travaux d'entretien sur la route sont également difficiles en raison de la circulation dense et de l'étroitesse de la route.

4. Identification des options

Six options d'un réaménagement de la route 132 et une option d'un lien autoroutier sont l'objet d'une évaluation comparative dans ce document. Ce sont les options suivantes.

4.1 Option 1

Un réaménagement de la route 132 à deux voies de circulation dans l'axe existant, selon une section de type B, dans une emprise de 45 m en milieu rural et 20 m en milieu urbain.

4.2 Option 2

Un réaménagement de la route 132 à deux voies de circulation avec un contournement au sud des zones urbaines des municipalités de l'Isle-Verte et Trois-Pistoles, selon une section de type B, dans une emprise de 45 m. Dans le secteur de Trois-Pistoles, deux variantes (variante 1 et variante 2) font l'objet d'une évaluation pour le contournement de cette municipalité.

4.3 Option 3

Un réaménagement de la route 132 à quatre voies de circulation contiguës dans l'axe existant, dans une emprise de 52 m en milieu rural et 20 m en milieu urbain.

4.4 Option 4

Un réaménagement de la route 132 à quatre voies de circulation contiguës avec un contournement au sud des zones urbaines des municipalités de l'Isle-Verte et Trois-Pistoles, dans une emprise de 52 m. Dans le cas du contournement de Trois-Pistoles, deux variantes (variante 1 et variante 2) font l'objet d'une évaluation.

4.5 Option 5

Un réaménagement de la route 132 à quatre voies de circulation divisées par un terre-plein dans l'axe existant, dans une emprise de 59 m en milieu rural et 27 m en milieu urbain.

4.6 Option 6

Un réaménagement de la route 132 à quatre voies de circulation divisées par un terre-plein avec un contournement au sud des zones urbaines des municipalités de l'Isle-Verte et Trois-Pistoles, dans une emprise de 59 m. Dans le cas du contournement de Trois-Pistoles, deux variantes (variante 1 et variante 2) font l'objet d'une évaluation.

4.7 Option 7

Le prolongement du lien autoroutier dans une emprise de 90 m dont la réalisation se fera en deux phases. La première phase comporte une chaussée à deux voies de circulation. La deuxième phase à deux chaussées sera réalisée lorsque les besoins en circulation le justifieront.

La localisation des contournements de la zone urbaine de L'Isle-Verte et de Trois-Pistoles ainsi que le tracé du lien autoroutier sont présentés sur la carte de l'annexe 5.

5. Évaluation des différentes options

Le tableau de l'annexe 3 et le tableau de l'annexe 4 présentent respectivement l'analyse du point de vue technique et environnemental des différentes options d'un réaménagement de la route 132 et de l'autoroute. Mentionnons que les options de la route 132 dans l'axe existant sont toutes conformes aux schémas d'aménagement (options 1, 3, 5), alors que les options avec contournement (options 2, 4, 6) et l'option de l'autoroute ne sont pas conformes aux schémas.

5.1 Option 1, route 132 à deux voies de circulation sans contournement

L'option du réaménagement de la route 132 à deux voies de circulation est la moins coûteuse (38,5 M\$) de toutes les options. Cependant, cette option ne résout pas la problématique actuelle de la route 132 décrite précédemment, entre autres la formation de pelotons et les forts taux d'accidents avec un indice de gravité élevé. Également, les problèmes de gestion des accès perdurent en raison de la situation conflictuelle entre la circulation et les nombreux accès aux propriétés riveraines (650) et des intersections (30). L'entretien hivernal et la sécurité routière pendant cette saison demeurent problématiques en raison de secteurs qui sont sujets à la poudrerie. C'est également le cas pour les problèmes d'entretien estival qui sont causés par un fort taux d'achalandage de la route 132 et de l'étroitesse de cette route. Cette option oblige à diminuer la vitesse affichée dans les zones urbanisées.

Au plan environnemental, cette option est celle qui cause le moins d'incidences sur le milieu. Sur le milieu biophysique, le projet cause très peu d'impact, si ce n'est d'empiéter légèrement dans la Réserve nationale de L'Isle-Verte (1,4 ha). Sur le milieu bâti, le projet nécessite le déplacement ou l'expropriation de 20 résidences et 5 commerces, mais peu d'acquisitions de terrain. Le projet n'améliore pas les nuisances (bruit, vibration, etc.) qui sont générées par le trafic de la route 132 et cette situation risque de se dégrader dans le futur. Sur le plan agricole, l'élargissement de la route touche quelque 33 fermes et nécessite l'expropriation ou la relocalisation des bâtiments de 3 d'entre elles. La perte de terre en culture est de l'ordre de 39 ha (dont 23 ha de sol à bon potentiel). Finalement, en regard aux caractéristiques visuelles de ce secteur, le projet s'harmonise bien avec le paysage existant et maintient la perception des attraits visuels pour les usagers de la route.

5.2 Option 2, route 132 à deux voies de circulation avec contournement des secteurs urbanisés

Cette option, dont la réalisation est plus coûteuse, (variante 1 : 47,5 M\$; variante 2 : 60,2 M\$) présente les mêmes caractéristiques techniques que la précédente à l'exception des secteurs qui sont contournés. Les contournements apportent quelques améliorations, entre autres, ils évitent les zones urbaines ayant les taux d'accidents les plus élevés. Également, ils diminuent les conflits de circulation dans les secteurs qui sont les plus problématiques, en raison de la densité des accès et des intersections. Cette option permet de maintenir une vitesse de 90 km/h sur l'ensemble du parcours de la route nationale. Finalement, la réalisation des contournements avec la variante 2 permet de récupérer ces sections de route dans une éventuelle réalisation de l'autoroute par étape.

Au plan environnemental, cette option cause légèrement plus d'incidences que l'option précédente, en raison des nouvelles sections de route (contournements).

Sur le milieu biophysique, le projet empiète légèrement dans la Réserve nationale de L'Isle-Verte (1,4 ha) et traverse des secteurs de sensibilité moyenne à l'érosion sur une distance variant de 1 225 m à 1 550 m (selon la variante 1 ou la variante 2).

Sur le milieu bâti, le projet nécessite moins de déplacement ou d'expropriation de bâtiments que l'option précédente. En effet, cette option cause le déplacement ou l'expropriation de 11 résidences (variante 2) à 16 résidences (variante 1) et de 4 commerces (variante 1) à 5 commerces (variante 2).

Dans les secteurs contournés, une baisse de l'achalandage de certains commerces est appréhendée. À L'Isle-Verte, le contournement traverse un secteur bâti (Coteau-de-Tuf et approche ouest de la rivière Verte) et cause un effet de barrière pour les résidents. À Trois-Pistoles, le contournement risque d'empiéter dans la zone de protection du système d'alimentation en eau potable de cette municipalité. En contrepartie, les contournements permettent de contrôler le développement des abords routiers dans ces secteurs et améliorent la qualité de vie des résidents pour les secteurs urbains.

Sur le milieu agricole, cette option touche quelque 41 fermes, dont 16 sont sectionnées par les contournements. De plus, elle nécessite l'expropriation ou la relocalisation des bâtiments d'une ferme. Les contournements constituent un effet de barrière pour les agriculteurs et créent ainsi plusieurs résidus plus ou moins accessibles. La perte de terre en culture varie de 53 ha (16 ha de sol à bon potentiel) à 59 ha (21 ha de sol à bon potentiel) selon la variante 1 ou la variante 2. Le projet touche 11 lots sous aménagement sylvicole.

Cette option présente les mêmes caractéristiques visuelles que la précédente, à l'exception des secteurs contournés où il y a une perte de la perception des attraits visuels de L'Isle-Verte et Trois-Pistoles pour les usagers de la route.

5.3 Option 3, route 132 à quatre voies contiguës sans contournement

Cette option dont les coûts s'élèvent à 64,3 M\$ n'est pas appropriée en milieu rural, malgré qu'elle améliore le niveau de service dans ces secteurs. Cette option favorise des vitesses plus élevées et génère des conflits entre la circulation locale et de transit. L'indice de la gravité des accidents demeure élevé et l'accès aux nombreuses propriétés résidentielles et commerciales (650) sera plus dangereux. L'entretien hivernal demeure problématique et l'entretien estival également.

Sur le milieu biophysique, cette option empiète un peu plus que les options précédentes dans la Réserve nationale de L'Isle-Verte (1,9 ha). De plus le projet cause un effet de barrière pour le déplacement du Canard noir entre les sites de nidification au sud de la route et les sites d'alimentation au nord. Cette option traverse des secteurs de sensibilité moyenne à l'érosion (350 m) et l'élargissement du pont de la rivière Verte est en zone inondable.

Sur le milieu bâti, le projet nécessite plus d'expropriation ou de déplacement de bâtiments (27 résidences et 11 commerces) que les deux options précédentes. L'élargissement de la route à quatre voies cause un effet de barrière dans les secteurs bâtis de l'Isle-Verte et Trois-Pistoles. De plus, le projet génère des nuisances (bruit, vibration, etc.) en raison du rapprochement de la chaussée, et cette situation risque de se dégrader dans le futur. En contrepartie, cette option favorise l'accessibilité et la desserte des commerces.

Sur le milieu agricole, quelque 33 fermes sont touchées, principalement par l'élargissement de la route. Les bâtiments de 6 fermes doivent être relocalisés ou expropriés. La perte de terre en culture est d'environ 51 ha (dont 31 ha de sol à bon potentiel). Le déplacement de la machinerie agricole sera moins sécuritaire (virages à gauche, déplacements transversaux). De plus, la traversée de quelques troupeaux laitiers sur la route comme c'est le cas actuellement, n'est plus tolérable.

Cette option a un impact plus important sur le paysage que les deux options précédentes. L'infrastructure est en discordance visuelle par rapport à la vocation agricole du paysage. L'axe routier a une présence dominante par rapport au paysage. Cette option ainsi que l'option à quatre voies divisées dans l'axe existant sont celles qui ont le plus d'incidences sur le champ visuel des résidents.

5.4 Option 4, route 132 à quatre voies contiguës avec contournement des secteurs urbanisés

Les coûts de réalisation varient de 67,4 M\$ à 83,9 M\$ selon la variante du contournement de Trois-Pistoles. Cette option offre un bon niveau de service sur la route 132 et une diminution des conflits dans les zones les plus problématiques, soit les secteurs contournés. Cependant, cette option favorise, tout comme la précédente, des vitesses élevées et augmente les conflits entre la circulation de transit et locale en dehors des zones contournées. Le nombre d'accès et d'intersections demeurent élevés, soit 400 accès et 10 intersections. L'indice de la gravité des accidents demeure élevé et l'accès aux propriétés résidentielles et commerciales est plus dangereux. Les problèmes reliés à l'entretien hivernal et estival demeurent comme les options précédentes.

En regard au milieu biophysique, les incidences sont à peu près les mêmes que l'option de quatre voies contiguës, à l'exception du contournement qui traverse la rivière Trois-Pistoles, dans un secteur de sensibilité moyenne à l'érosion (distance variant de 1 225 m à 1 550 m selon la variante 1 ou 2).

Cette option présente à peu près les mêmes impacts que l'option à deux voies avec contournement : nuisances environnementales dans les secteurs qui ne sont pas contournés, effet barrière de la route, diminution de l'achalandage de certains commerces sur la route 132 (secteurs contournés). Cependant, l'acquisition de terrain et le nombre d'expropriation ou de relocalisation de bâtiments est plus élevé (variante 1 : 22 résidences et 6 commerces; variante 2 : 16 résidences et 7 commerces). Il y a un risque plus grand d'empiéter dans la zone de protection de la nappe d'eau potable de Trois-Pistoles.

Sur le milieu agricole, cette option comme l'option 2, touche environ 41 fermes, dont 16 sont sectionnées par les contournements. La relocalisation ou l'expropriation des bâtiments de 4 fermes est nécessaire. Les contournements constituent un effet de barrière pour les agriculteurs et causent la formation de plusieurs résidus plus ou moins accessibles. La perte de superficies en culture est cependant plus importante (65 à 72 ha selon la variante 1 ou la variante 2). Comme l'option précédente, le déplacement de la machinerie agricole est moins sécuritaire (virages à gauche, déplacements transversaux) et la traversée de troupeaux laitiers sur la route n'est plus tolérable.

Les incidences sur le paysage sont les mêmes que l'option 3 (quatre voies contiguës sans contournement), mais avec une ampleur moins importante sur la composition visuelle du paysage bâti des agglomérations traversées. En regard aux incidences sur le champ visuel des usagers, les contournements causent la perte de perception des attraits visuels

de l'Isle-Verte et Trois-Pistoles. Les incidences sur le champ visuel des résidents sont moindres que l'option à quatre voies contiguës.

5.5 Option 5, route 132 à quatre voies séparées sans contournement

Les coûts pour la réalisation de ce projet sont de 79,8 M\$. Cette option présente à peu près les mêmes caractéristiques que les quatre voies contiguës sans contournement, mais en étant plus sécuritaire, puisque celle-ci évite les collisions frontales. Cependant, l'accès aux résidences et commerces (650 accès) est plus difficile, en raison de détours plus ou moins longs.

Sur le milieu biophysique, cette option présente à peu près les mêmes impacts que l'option 3 (4 voies contiguës dans l'axe existant). Cependant, les superficies sont légèrement plus importantes à cause du terre-plein.

Pour le milieu bâti, cette option cause le plus grand nombre d'expropriation ou de relocalisation de bâtiments (28 résidences et 11 commerces) et un effet de barrière important sur l'ensemble du parcours à cause du terre-plein. Elle génère des nuisances environnementales (bruit, vibration, etc.) en raison du rapprochement important de la route. L'accessibilité aux commerces est plus difficile et nécessite des détours dans certains cas. Ce type d'aménagement est peu compatible avec la vocation touristique de la route 132. En contrepartie, l'aménagement d'un terre-plein permet de restreindre le développement des abords routiers.

Sur le milieu agricole, quelque 33 fermes sont touchées par l'élargissement de la route. Dans le cas de 7 d'entre elles, la relocalisation ou l'expropriation des bâtiments est nécessaire. La perte de superficies en culture est relativement importante, soit 64 ha environ (dont 38 ha de sol à bon potentiel). La présence d'un terre-plein central compromet l'accessibilité aux terres pour la machinerie agricole. Des détours plus ou moins importants sont nécessaires pour l'accès aux terres et ces déplacements sont moins sécuritaires. De plus, la traversée de quelques troupeaux laitiers sur la route, comme c'est le cas actuellement, ne sera plus possible.

Sur le paysage, le projet a les mêmes incidences que l'option 3 (4 voies contiguës sans contournement), mais avec une plus forte ampleur. Pareillement à l'option 3, elle maintient la perception du paysage du fleuve et des attraits visuels des agglomérations traversées. En regard au champ visuel des résidents, celle-ci, tout comme l'option 3, a le plus d'incidences en raison du déplacement ou de l'expropriation de résidences qui peut causer la perte de composantes ayant un attrait visuel.

5.6 Option 6, route 132 à quatre voies séparées avec contournement des secteurs urbanisés

Les coûts de réalisation varient de 96,1 M\$ (variante 1) à 108,4 M\$ (variante 2). Cette option présente à peu près les mêmes caractéristiques que le quatre voies contiguës avec contournement, mais en étant plus sécuritaire : les collisions frontales étant évitées par le terre-plein. Le contournement des zones urbaines permet d'éviter les secteurs les plus conflictuels et ayant les plus hauts taux d'accidents. Cependant, l'accès aux résidences et commerces (400 accès) est plus problématique à cause des détours, mais moins problématique que la variante sans contournement, puisque les secteurs ayant de fortes concentrations d'accès sont contournés. L'entretien hivernal demeure problématique comme toutes les autres options de la route 132.

Pour le milieu biophysique, l'option cause les mêmes impacts que l'option 4 (quatre voies contiguës avec contournement), mais d'une ampleur légèrement plus importante à cause d'une emprise un peu plus grande.

Pour le milieu humain, l'option cause également à peu près les mêmes impacts que l'option 4 avec cependant, les désavantages et les avantages reliés à la présence d'un terre-plein, soit la difficulté d'accès aux commerces, un effet barrière sur tout le parcours, le sectionnement des périmètres urbains, un risque plus grand d'empiéter dans la zone de protection de la nappe d'eau potable de Trois-Pistoles et finalement, une diminution des nuisances environnementales (bruit, vibration, etc.) pour les secteurs contournés. Le nombre de bâtiments expropriés ou relocalisés est cependant plus élevé que l'option 4, soit 24 résidences et 6 commerces pour cette option avec la variante 1, ainsi que 17 résidences et 7 commerces pour cette option avec la variante 2.

Sur le milieu agricole, pareillement aux options 2 et 4, quelque 41 fermes sont touchées dont 16 sont sectionnées par les contournements. Ce sectionnement crée plusieurs résidus plus ou moins accessibles. La relocalisation ou l'expropriation des bâtiments de 4 fermes est nécessaire. La perte de superficies en culture par l'emprise est cependant plus importante, soit de 78 ha (variante 1) à 85 ha (variante 2). Comme pour l'option 5, la présence du terre-plein compromet l'accessibilité aux terres et la sécurité des déplacements pour la machinerie agricole. La traversée de quelques troupeaux laitiers sur la route n'est également plus possible.

Les incidences du projet sur le paysage ainsi que sur le champ visuel des usagers de la route et des résidents sont les mêmes que l'option 4 (quatre voies contiguës avec contournement).

5.7 Option 7, prolongement de l'autoroute 20

C'est l'option la plus coûteuse, soit 76,2 M\$ pour une chaussée et 114,2 M\$ pour deux chaussées. Cependant, c'est l'option la plus performante pour résoudre la problématique de la route 132. Le prolongement de l'autoroute permet de séparer la circulation de transit de la circulation locale. Elle diminue ainsi les conflits de la circulation sur la route 132 et assure un bon niveau de service ainsi qu'un temps de parcours plus court. C'est l'option qui assure la meilleure desserte du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie.

C'est également l'option la plus sécuritaire, car il n'y a aucun carrefour à niveau et aucun accès, donc un taux d'accident moins important. Elle permet de réduire la vitesse sur la route 132 sans nuire à sa fonctionnalité. C'est une route qui est plus attrayante comme parcours touristique.

Finalement, les travaux d'entretien sont facilités puisque l'autoroute passe dans des secteurs moins sujets à la poudrière.

En contrepartie, ce projet doit être construit par étape avec des points de chute de la circulation. Aussi, la réalisation de l'autoroute va augmenter la longueur du réseau routier entretenu par le Ministère.

Sur le milieu biophysique, le projet évite la Réserve nationale de L'Isle-Verte, mais traverse des zones d'érosion de sensibilité moyenne (1 350 m) à forte (150 m). Ces zones sont situées en grande partie dans le secteur de la rivière Trois-Pistoles.

Sur le milieu humain, le projet nécessite peu d'expropriation ou de relocalisation de bâtiments (environ 3 résidences). Le prolongement du lien autoroutier améliore la qualité de vie (bruit, vibration, etc.) de l'ensemble des résidents habitant le long de la route 132, et favorise la vocation touristique de cette route, en raison de la baisse du trafic. Cependant, une diminution de l'achalandage est prévue pour les commerces situés le long de la route 132.

Sur le milieu agricole, c'est l'option qui cause le plus d'impacts négatifs. Ce projet touche environ 57 fermes dont 40 fermes sont sectionnées. La relocalisation ou l'expropriation des bâtiments d'une ferme est nécessaire. L'effet de barrière qui est causé par l'autoroute va créer d'importantes superficies de résidus plus ou moins accessibles. La perte de terre en culture (emprise) qui est de l'ordre de 103 ha (39 ha sur sol de bon potentiel) est plus importante que les autres options. En contrepartie, cette option améliore les conditions d'utilisation de la route 132 à des fins agricoles (sécurité, déplacement, traverses d'animaux, etc.)

C'est également l'option qui cause le plus d'impacts négatifs sur la sylviculture, puisque l'autoroute touche environ 22 lots sous aménagement sylvicole et 2 plantations.

En regard aux caractéristiques visuelles, le lien autoroutier est en discordance visuelle par rapport à la vocation agricole du paysage et des axes routiers existants. Par rapport au champ visuel des usagers de la route, le projet cause la perte de la perception d'attraits tels que le paysage du fleuve St-Laurent et les agglomérations de L'Isle-Verte et Trois-Pistoles. En contrepartie, l'autoroute met en évidence le paysage à vocation agricole.

Par rapport au champ visuel des résidents, l'autoroute est très visible lorsqu'elle traverse le paysage agricole, mais non visible lorsqu'elle traverse le paysage forestier. Sa présence diminue la qualité de vie des résidents localisés dans le paysage agricole.

ANNEXE 1

DÉBITS DE CIRCULATION

Tableau : Débits de circulation sur la route 132, entre Cacouna et Trois-Pistoles

SECTEUR/ DÉBITS	DJMA	DJME	DJMH	VÉHICULES COMMERCIAUX (%)
Fin Aut-20 – St-Jean-Baptiste- de L'Isle-Verte	4 740	6 740	3 100	11,9%
Ouest du village de L'Isle-Verte	4 940	7 020	3 240	12,1%
Village de L'Isle-Verte	5 520	7 850	3 630	11,4%
Est du village de L'Isle-Verte	6 300	8 600	4 500	14,0%
Ouest de la Route 293	5 970	8 060	4 051	19,2%
Est de la Route 293	5 520	7 450	3 750	19,3%
Route 293 (sud de la route 132)	3 170	3 630	2 690	7,9%

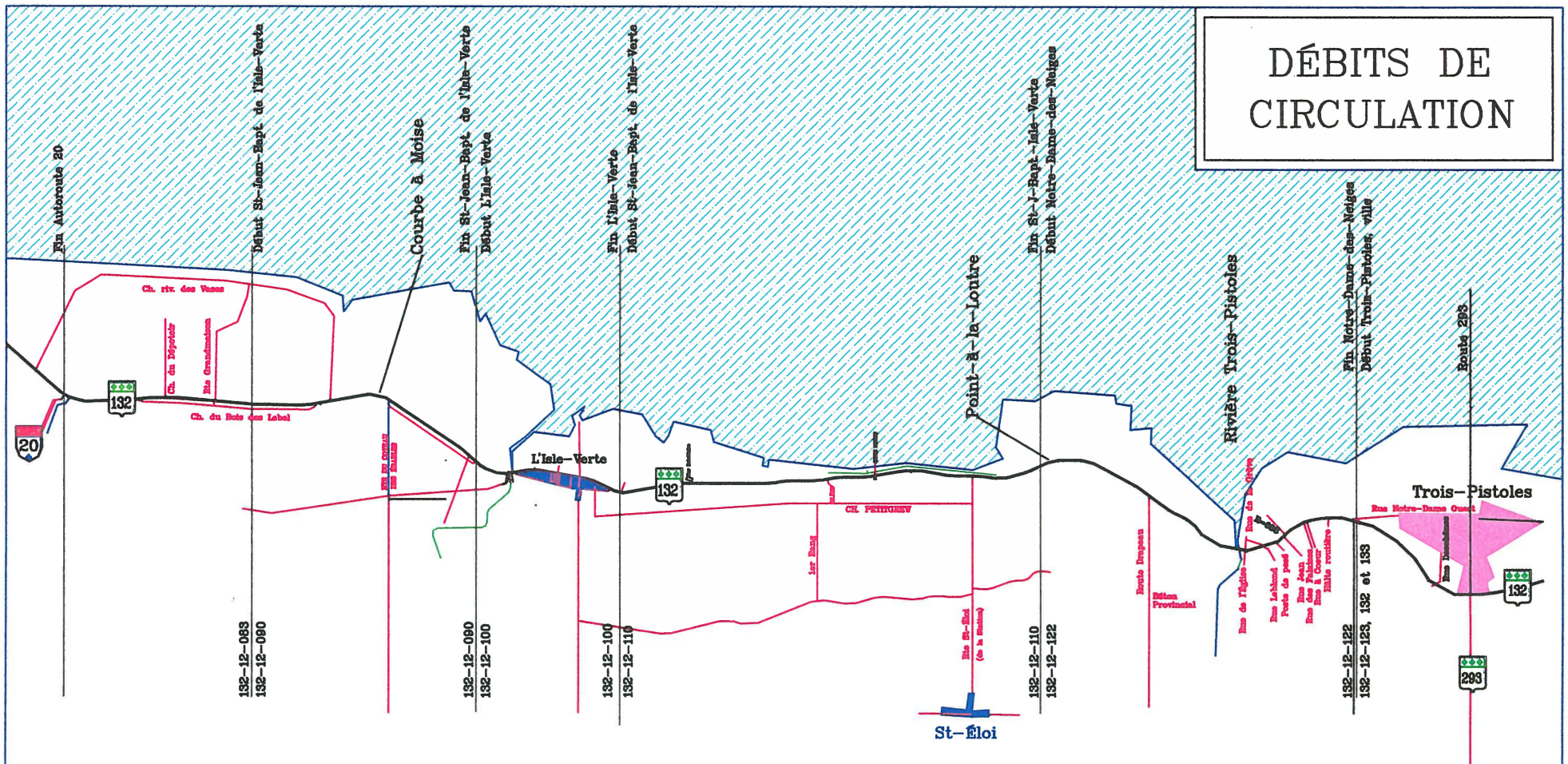
ANNEXE 2

LOCALISATION ET ANALYSE DES ACCIDENTS SUR LA ROUTE 132
(1^{er} janvier 1992 au 31 décembre 1996)

ET

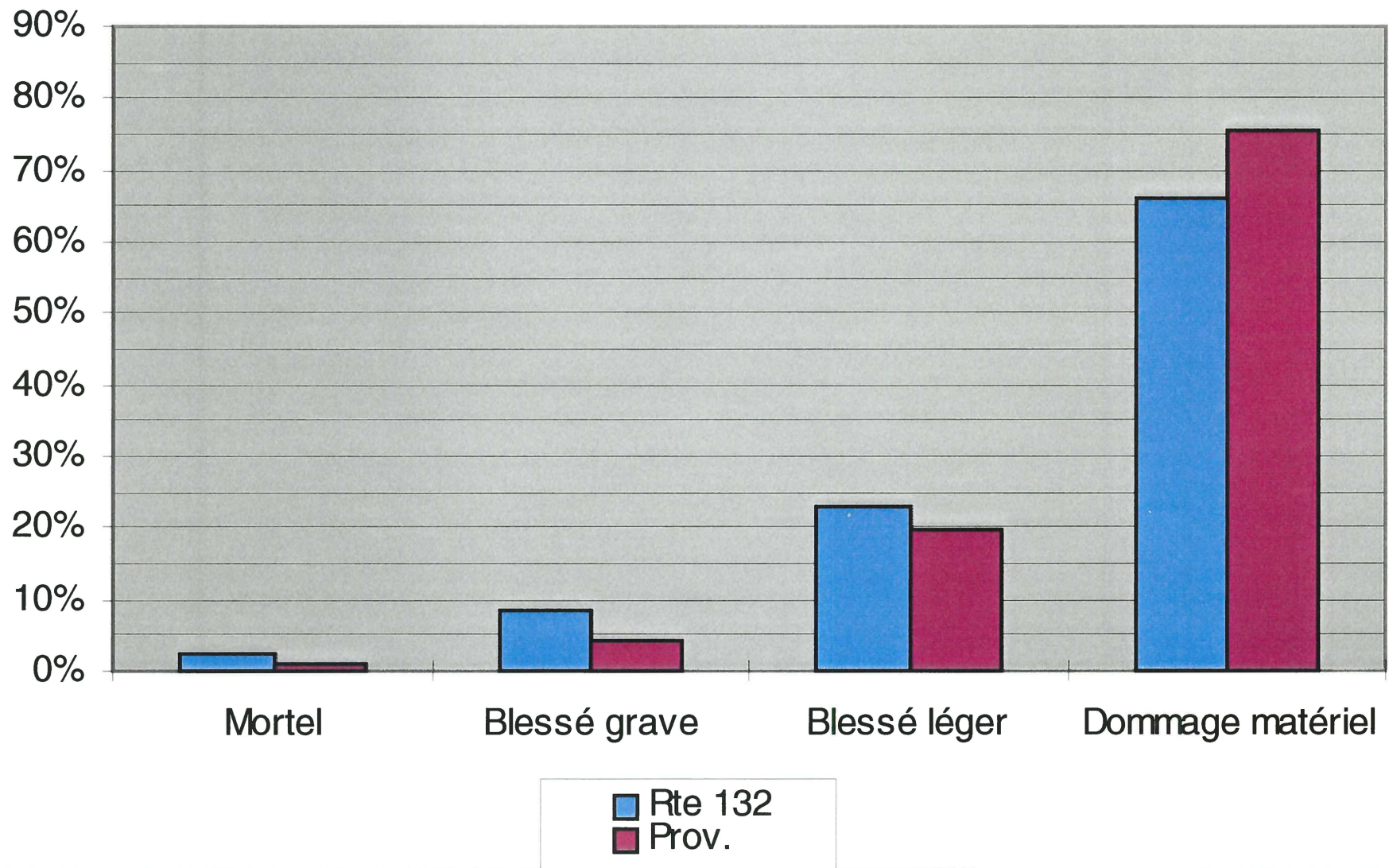
COMPARAISON DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS ENTRE LA ROUTE 132 ET LA
MOYENNE PROVINCIALE

DÉBITS DE CIRCULATION



SECTEUR/DÉBIT	DJMA	DJME	DJMH	VÉHICULES COMMERCIAUX (%)
Fin Autoroute 20 - Saint-Jean-Baptiste de l'Isle-Verte	4 740	6 740	3 100	11,9%
Ouest village de L'Isle-Verte	4 940	4 940	3 240	12,1%
L'Isle-Verte	5 520	7 850	3 630	11,4%
Est village de L'Isle-Verte	6 300	8 600	4 500	14,0%
Ouest de la Route 293	5 970	8 060	4 051	19,2%
Est de la Route 293	5 520	7 450	3 750	19,3%
Route 293 (sud de la route 132)	3 170	3 630	2 690	7,9%

Comparaison de la gravité des accidents entre la route 132 et la moyenne provinciale pour une route du même type



ANNEXE 3
ÉVALUATION COMPARATIVE DES OPTIONS
ASPECTS TECHNIQUES

Tableau : Évaluation des options, aspects techniques

Options critères	Option 1 Route 132 à deux voies sans contournement	Option 2 Route 132 à deux voies avec contournement	Option 3 Route 132 à quatre voies contiguës sans contournement	Option 4 Route 132 à quatre voies contiguës avec contournement	Option 5 Route à quatre voies divisées sans contournement	Option 6 Route 132 à quatre voies divisées avec contournement	Option 7 Prolongement de l'autoroute 20
GÉNÉRALITÉS							
Longueur	28 km	Variante 1 : 29.5 km Variante 2 : 30.0 km	28 km	Variante 1 : 29.5 km Variante 2 : 30.0 km	28 km	Variante 1 : 29.5 km Variante 2 : 30.0 km	30.3 km
Emprise nominale	45 m	45 m	52 m	52 m	60 m	60 m	90 m
Coûts de Construction (M\$)	32.0	Variante 1 : 41.4 Variante 2 : 54.4	55.3	Variante 1 (4 voies) : 67.4 Variante 2 (4 voies) : 83.9	69.3	Variante 1 (4 voies) : 86.8 Variante 2 (4 voies) : 99.2	1 chaussée : 67.8 2 chaussées : 105.8
Coûts d'expropriation (M \$)	6.5	Variante 1 : 6.1 Variante 2 : 5.8	9.0	Variante 1 (4 voies) : 7.9 Variante 2 (4 voies) : 7.8	10.5	Variante 1 (4 voies) : 9.3 Variante 2 (4 voies) : 9.2	1 chaussée : 8.4 2 chaussées : 8.4
Coûts Totaux (M \$)	38.5	Variante 1 : 47.5 Variante 2 : 60.2	64.3	Variante 1 (4 voies) : 75.3 Variante 2 (4 voies) : 91.7	79.8	Variante 1 (4 voies) : 96.1 Variante 2 (4 voies) : 108.4	1 chaussée : 76.2 2 chaussées : 114.2
Difficultés techniques		Puits d'eau potable à Trois-Pistoles (contournement).		Puits d'eau potable à Trois-Pistoles (contournement).		Puits d'eau potable à Trois-Pistoles (contournement).	Présence de sols argileux sur la rive Est de la rivière Trois-Pistoles.
CIRCULATION							
Niveau de service	Actuellement, niveau de service D sur le tronçon à l'étude. En période estivale, 80 % de la circulation est en pelotons, cela crée des retards, de l'impatience et des manoeuvres dangereuses.	Amélioration du niveau de service sur les tronçons contournés. Niveau de service D sur les autres tronçons à l'étude. En période estivale, 80 % de la circulation est en pelotons, cela crée des retards, de l'impatience et des manoeuvres dangereuses.	Amélioration du niveau de service en milieu rural. Modifie cependant l'écoulement continu de la circulation en un écoulement discontinu par l'implantation de feux de circulation à certains carrefours en milieu urbain. Détérioration du niveau de service aux intersections.	Bon niveau de service sur la route 132. Détérioration du niveau de service aux approches sur les rues secondaires et les entrées aux commerces et aux résidences privées.	Amélioration du niveau de service en milieu rural. Détour occasionné aux commerces et résidences, soit près de 650. Modifie un écoulement continu de la circulation par l'implantation de feux de circulation à certains carrefours en milieu urbain.	Bon niveau de service sur la route 132. Détour occasionné aux commerces et résidences non contournées. Type d'aménagements aux carrefours ainsi que l'ouverture dans le terre-plein à définir. Diminution possible de la fluidité et de la capacité des voies de droite.	Bon niveau de service, temps de parcours plus court (100 km/h). Diminution importante de la circulation sur la route 132 (80 %).

- Note : Les coûts de réalisation de classe D : il s'agit de coûts au kilomètre avec une précision de plus ou moins 20 à 25 %. Ces montants incluent les coûts liés à la construction, l'expropriation, la préparation des plans et devis ainsi que la surveillance des travaux (25%).

Tableau : Évaluation des options, aspects techniques

Options critères	Option 1 Route 132 à deux voies sans contournement	Option 2 Route 132 à deux voies avec contournement	Option 3 Route 132 à quatre voies contiguës sans contournement	Option 4 Route 132 à quatre voies contiguës avec contournement	Option 5 Route à quatre voies divisées sans contournement	Option 6 Route 132 à quatre voies divisées avec contournement	Option 7 Prolongement de l'autoroute 20
Circulation de transit et locale		Diminution des conflits dans les zones les plus problématiques. Statu quo dans les secteurs non-contournés	Conflits entre la circulation locale et de transit (20 %-80 %). Coupe les villages en deux, la route crée une barrière physique.	Diminution des conflits dans les zones les plus problématiques. Statu quo dans les secteurs non-contournés.	Conflits entre la circulation locale et de transit (20 %-80 %). Coupe les villages en deux, la route crée une barrière physique.	Diminution des conflits dans les zones les plus problématiques. Statu quo dans les secteurs non-contournés	Séparation entre la circulation de transit et la circulation locale. Meilleure desserte du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie.
Circulation Touristique	Congestion en période touristique, pelotons. Retard, impatience et désagrément. Conflits importants avec les travaux de construction et d'entretien.	Congestion en période touristique, pelotons. Retards, impatiences et désagréments. Conflits importants avec les travaux de construction et d'entretien.	Route stressante et moins attrayante pour le tourisme.	Route stressante et moins attrayante pour le tourisme.	Route moins attrayante pour le tourisme.	Route moins attrayante pour le tourisme.	Alternative pour le tourisme d'utiliser la route 132, qui devient une route plus tranquille et plus attrayante pour le tourisme.
Vitesse	Obligation de diminuer la vitesse dans les zones urbanisées, diminution de la fonctionnalité du réseau national.	Maintien d'une vitesse de 90 km/h sur la route nationale.	Favorise des vitesses très élevées en milieu rural et augmente les conflits entre la circulation locale et de transit. En milieu urbain, écoulement discontinu (feux de circulation) avec vitesse irrégulière.	Favorise des vitesses très élevées et augmente les conflits entre la circulation locale et de transit pour les zones non contournées.	Favorise des vitesses très élevées en milieu rural et augmente les conflits entre la circulation locale et de transit. En milieu urbain, écoulement discontinu (feux de circulation) avec vitesse irrégulière.	Favorise des vitesses très élevées et augmente les conflits entre la circulation locale et de transit pour les zones non-contournées.	Route de transit (A-20) à vitesse uniforme élevée et sécuritaire. Permet de réduire la vitesse sur la route 132 sans nuire à sa fonctionnalité et augmente la sécurité locale.
SÉCURITÉ							
Accès aux résidences et commerces	Problèmes d'accès à près de 650 résidences et commerces.	Problèmes d'accès à plus de 400 résidences et commerces.	Problèmes de conflit entre les véhicules à vitesse élevée sur voie centrale et les virages à gauche pour l'accès à près de 650 résidences et commerces.	Problèmes de conflit entre les véhicules à vitesse élevée sur voie centrale et les virages à gauche pour l'accès à plus de 400 résidences et commerces.	Difficulté d'accès aux résidences et commerces, soit près de 650, en raison du terre-plein.	Difficulté d'accès aux résidences et commerces, soit plus de 400 dans les zones non contournées	Accès aux résidences et aux commerces facilité par la diminution importante de la circulation sur la route 132

Tableau : Évaluation des options, aspects techniques

Options critères	Option 1 Route 132 à deux voies sans contournement	Option 2 Route 132 à deux voies avec contournement	Option 3 Route 132 à quatre voies contiguës sans contournement	Option 4 Route 132 à quatre voies contiguës avec contournement	Option 5 Route à quatre voies divisées sans contournement	Option 6 Route 132 à quatre voies divisées avec contournement	Option 7 Prolongement de l'autoroute 20
Taux d'accidents	Globalement, taux d'accidents moyen. Cependant, certaines zones ont des taux d'accidents élevés. Indice de gravité élevé des accidents. À terme, augmentation du taux d'accidents. Zone présentant un nombre élevé d'accidents en raison des conditions hivernales.	Contournement des zones ayant les taux d'accidents les plus élevés. Zone affectée par la poudrière non-contournée. À terme, augmentation du taux d'accidents dans les zones non contournées.	Indice de gravité des accidents élevé en raison des vitesses élevées. Nombre d'accidents élevé pendant l'hiver, car zone affectée par la poudrière.	Contournement des zones ayant les taux d'accidents les plus élevés. À terme, augmentation du taux d'accidents dans les zones non contournées. Indice de gravité des accidents élevé en raison des vitesses élevées. Nombre d'accidents élevé pendant l'hiver, car zone affectée par la poudrière.	Indice de gravité des accidents élevé en raison des vitesses élevées. Nombre d'accidents élevé pendant l'hiver, car zone affectée par la poudrière.	Contournement des zones ayant les taux d'accidents les plus élevés. À terme, augmentation du taux d'accidents dans les zones non-contournées. Indice de gravité des accidents élevé en raison des vitesses élevées. Nombre d'accidents élevé pendant l'hiver, car zone affectée par la poudrière.	Route plus sécuritaire, aucun carrefour à niveau, aucun accès, donc moins de conflits. Plus sécuritaire l'hiver, car moins affectée par la poudrière. Sentiment d'isolement chez les conducteurs.
Conflit, accès et circulation	Difficulté grandissante d'accès aux résidences et aux commerces. Les conflits grandissent entre le transit et la circulation agricole (tracteur de ferme) et locale (autobus scolaire, enlèvement des ordures, etc.)	Les zones présentant le plus de conflits sont contournées. Persistance des difficultés de circulation agricole (tracteur de ferme) et locale (autobus scolaire, enlèvement des ordures, etc.) pour les zones non-contournées.	En raison des vitesses plus élevées et des distances de traversée plus grandes, l'accès sera plus dangereux aux résidences et la circulation locale plus périlleuse (tracteur de ferme, autobus scolaire).	Les zones présentant le plus de conflits sont contournées. Persistance des difficultés de circulation agricole (tracteur de ferme) et locale (autobus scolaire, enlèvement des ordures, etc.) pour les zones non-contournées.	En raison des vitesses plus élevées l'accès aux résidences par la circulation locale sera plus périlleux (tracteur de ferme, autobus scolaire) Élimination des collisions frontales	Les zones présentant le plus de conflits sont contournées. Persistance des difficultés de circulation agricole (tracteur de ferme) et locale (autobus scolaire, ramassage des ordures, etc.) pour les zones non-contournées. Élimination des collisions frontales.	Aucun conflit sur l'autoroute. Sur la route 132, diminution importante des conflits, car beaucoup moins de circulation de transit.

Tableau : Evaluation des options, aspects techniques

Options critères	Option 1 Route 132 à deux voies sans contournement	Option 2 Route 132 à deux voies avec contournement	Option 3 Route 132 à quatre voies contiguës sans contournement	Option 4 Route 132 à quatre voies contiguës avec contournement	Option 5 Route à quatre voies divisées sans contournement	Option 6 Route 132 à quatre voies divisées avec contournement	Option 7 Prolongement de l'autoroute.20
Entretien hivernal	Entretien hivernal difficile, zone très affectée par la poudrerie, fréquentes fermetures de routes.	Entretien hivernal demeure difficile, les zones très affectées par la poudrerie ne sont pas contournées, fréquentes fermetures de routes.	Entretien hivernal difficile, zone très affectée par la poudrerie, fréquentes fermetures de routes.	Entretien hivernal demeure difficile, les zones très affectées par la poudrerie ne sont pas contournées, fréquentes fermetures de routes.	Entretien hivernal difficile, zone très affectée par la poudrerie, fréquentes fermetures de routes.	Entretien hivernal demeure difficile. Les zones très affectées par la poudrerie ne sont pas contournées, fréquentes fermetures de routes.	L'autoroute passe davantage dans les terres, dans des zones plus protégées. Entretien hivernal plus facile. Pour la route 132, les problèmes d'entretien demeurent.

ANNEXE 4

**ÉVALUATION COMPARATIVE DES OPTIONS
ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX**

Tableau : Évaluation des options, aspects environnementaux

OPTIONS MILIEUX TOUCHÉS	OPTION 1 Route 132 à 2 voies sans contournement	OPTION 2 Route 132 à 2 voies avec contournement	OPTION 3 Route 132 à 4 voies contiguës sans contournement	OPTION 4 Route 132 à 4 voies contiguës avec contournement	OPTION 5 Route 132 à 4 voies divisées sans contournement	OPTION 6 Route 132 à 4 voies divisées avec contournement	OPTION 7 Prolongement de l'autoroute 20
BIOPHYSIQUE							
Réserve Nationale de la faune de la Baie-de-l'Isle-Verte	Empiètement sur une distance d'au moins 700 m (1,4 ha).	Empiètement sur une distance d'au moins 700 m (1,4 ha).	Empiètement sur une distance d'au moins 700 m (1,9 ha).	Empiètement sur une distance d'au moins 700 m (1,9 ha).	Empiètement sur une distance d'au moins 700 m (2,4 ha).	Empiètement sur une distance d'au moins 700 m (2,4 ha).	
• Zone inondable			Élargissement du pont de la Rivière Verte en zone inondable.	Élargissement du pont de la rivière Verte en zone inondable.	Élargissement du pont de la rivière Verte en zone inondable.	Élargissement du pont de la rivière Verte en zone inondable.	
• Faune avienne			Effet de barrière pour le déplacement du Canard noir entre les sites de nidification et d'alimentation.	Effet de barrière pour le déplacement du Canard noir entre les sites de nidification et d'alimentation.	Effet de barrière pour le déplacement du Canard noir entre les sites de nidification et d'alimentation.	Effet de barrière pour le déplacement du Canard noir entre les sites de nidification et d'alimentation.	
• Zone d'érosion à moyenne et forte sensibilité	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 350 m.	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 1550 m (variante 1) ou 1225 m (variante 2).	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 350 m.	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 1550 m (variante 1) ou 1225 m (variante 2).	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 350 m.	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 1550 m (variante 1) ou 1225 m (variante 2).	Traverse des zones d'érosion à moyenne sensibilité sur une distance de 1350 m et de forte sensibilité sur une distance de 150 m.
MILIEU HUMAIN							
Secteurs d'intérêt patrimonial et historique			Impacts négatifs dus aux rapprochements.		Déstructuration du milieu due à la proximité des bâtiments		
Commerces (accessibilité, desserte)		Impacts négatifs dans les secteurs contournés.	Accessibilité et desserte favorisée s.	Impacts négatifs dans les secteurs contournés.	Difficulté d'accès et détour nécessaire en raison du terre-plein.	Impacts négatifs pour les secteurs contournés. Difficulté d'accès et détour nécessaire en raison du terre-plein sur le reste du parcours.	Impacts négatifs pour l'ensemble des commerces routiers. Favorise la compétitivité des PME régionales dépendantes des transports.
Expropriation ou déplacement de résidences et commerces	20 résidences 5 commerces	Variante 1 : -16 résidences - 4 commerces Variante 2 : -11 résidences - 5 commerces	27 résidences 11 commerces	Variante 1 : -22 résidences - 6 commerces Variante 2 : -16 résidences - 7 commerces	28 résidences 11 commerces	Variante 1 : -24 résidences - 6 commerces Variante 2 : -17 résidences -7 commerces	3 résidences

Tableau : Évaluation des options, aspects environnementaux

OPTIONS MILIEUX TOUCHÉS	OPTION 1 Route 132 à 2 voies sans contournement	OPTION 2 Route 132 à 2 voies avec contournement	OPTION 3 Route 132 à 4 voies contiguës sans contournement	OPTION 4 Route 132 à 4 voies contiguës avec contournement	OPTION 5 Route 132 à 4 voies divisées sans contournement	OPTION 6 Route 132 à 4 voies divisées avec contournement	OPTION 7 Prolongement de l'autoroute 20
Résidants : nuisances dues au trafic (bruit, vibration, déneigement etc.).		Impacts positifs pour les résidants dans les secteurs contournés (amélioration du climat sonore, etc.).	Impacts négatifs pour l'ensemble des résidants dus au rapprochement de la route (impacts sonores, entretien d'hiver, etc.).	Impacts positifs dans les secteurs contournés et impacts négatifs dans les secteurs traversés.	Impacts négatifs pour l'ensemble des résidants dus au rapprochement de la route (impact sonore, déneigement, etc.).	Impacts positifs dans les secteurs contournés et impacts négatifs plus importants dans les secteurs traversés (bruit, déneigement, etc.)	Impacts positifs pour l'ensemble des résidants (route 132).
Effet de barrière		Sectionnement d'un secteur bâti : Coteau-du-Tuf, approche ouest, rivière Verte.	Effet de barrière dans les secteurs bâtis traversés.	Effet barrière, sauf dans les secteurs contournés (Isle-Verte et Trois-Pistoles).	Effet de barrière plus important sur tout le parcours.	Effet de barrière plus important sur tout le parcours, sauf dans les secteurs contournés	Effet de barrière pour les propriétés sectionnées par l'autoroute.
Périmètre urbain		Sectionne les périmètres urbains (l'Isle-Verte et Trois-Pistoles).		Sectionne les périmètres urbains.		Sectionne les périmètres urbains	
Zone de protection, nappe d'alimentation en eau potable (Isle-Verte).		Impact du au sectionnement de la zone.		Impacts plus importants du au sectionnement de cette zone : utilisation de sels de déglacage pour 4 voies.		Impacts plus important dus au sectionnement de cette zone : utilisation de sels de déglacage pour 4 voies	
Prise d'eau et 2 réservoirs (Trois-Pistoles).		Impact sur la prise d'eau et les 2 réservoirs.		Impact sur la prise d'eau et les 2 réservoirs		Impact sur la prise d'eau et les 2 réservoirs	
Vocation touristique	Ne départage pas les différents types de circulation Facilite l'intégration d'un lien cyclable (Route verte) sur 28 km.	Facilite l'intégration d'un lien cyclable en milieu bâti dense (~10 km) Détourne le trafic de transit des secteurs villageois.	Ne départage pas les différents types de circulation.	Détourne la circulation de transit des secteurs villageois.	Type d'aménagement difficilement compatible avec le caractère de corridor panoramique de la 132.	Type d'aménagement difficilement compatible avec le caractère de corridor panoramique de la 132. Détourne la circulation de transit des villages.	Favorise la vocation touristique de la route 132.
AGRICOLE							
Exploitations agricoles	Touche environ 33 propriétés agricoles.	Touche environ 41 propriétés agricoles, dont 16 sont sectionnées.	Touche environ 33 propriétés agricoles.	Touche environ 41 propriétés agricoles, dont 16 sont sectionnées.	Touche environ 33 propriétés agricoles.	Touche environ 41 propriétés agricoles, dont 16 sont sectionnées.	Touche environ 57 propriétés agricoles, dont 40 sont sectionnées.
Immobilisation de terres cultivées	Environ 39 ha dont 23 ha sur sol de potentiel A.	Variante 1 : environ 53 ha, dont 16 ha sur sol de potentiel A. Variante 2 : environ 59 ha, dont 21 ha sur sol de potentiel A.	Environ 51 ha dont 31 ha sur sol de potentiel A.	Variante 1 : environ 65 ha dont 20 ha sur sol de potentiel A. Variante 2 : environ 72 ha dont 26 ha sur sol de potentiel A.	Environ 64 ha dont 38 ha sur sol de potentiel A.	Variante 1 : environ 78 ha dont 25 ha sur sol de potentiel A. Variante 2 : environ 85 ha dont 34 ha sur sol de potentiel A.	Environ 103 ha dont 39 ha sur sol de potentiel A.

Tableau : Évaluation des options, aspects environnementaux

OPTIONS MILIEUX TOUCHÉS	OPTION 1 Route 132 à 2 voies sans contournement	OPTION 2 Route 132 à 2 voies avec contournement	OPTION 3 Route 132 à 4 voies contiguës sans contournement	OPTION 4 Route 132 à 4 voies contiguës avec contournement	OPTION 5 Route 132 à 4 voies divisées sans contournement	OPTION 6 Route 132 à 4voies divisées avec contournement	OPTION 7 Prolongement de l'autoroute 20
Résidus de terres agricoles		Effet barrière et création de résidus peu ou pas accessibles dans les nouvelles sections de route.		Effet barrière et création de résidus peu ou pas accessibles dans les nouvelles sections de route.		Effet barrière et création de résidus peu ou pas accessibles dans les nouvelles sections de route	Effet barrière et création très importante de résidus peu ou pas accessibles par la nouvelle section de route
Circulation agricole			Déplacement de la machinerie agricole moins sécuritaire pour les manœuvres de virage à gauche et les déplacements transversaux.	Déplacement de la machinerie agricole moins sécuritaire pour les manœuvres de virage à gauche et les déplacements transversaux.	Compromet l'accessibilité aux terres pour la machinerie agricole et déplacement moins sécuritaire.	Compromet l'accessibilité aux terres pour la machinerie agricole et déplacement moins sécuritaire	Amélioration des conditions d'utilisation de la route 132 à des fins agricoles (sécurité, déplacement, traverse d'animaux, etc)
Nombre de fermes dont les bâtiments sont expropriés ou relocalisés.	3	Variante 1 : 1 Variante 2 : 1	6	Variante 1 : 4 Variante 2 : 4	7	Variante 1 : 4 Variante 2 : 4	1
SYLVICOLE							
Lots sous aménagement sylvicole.	Touche 4 lots (1.6 ha)	Touche 11 lots (6.8 ha)	Touche 4 lots (2.1 ha)	Touche 11 lots (8.0 ha)	Touche 4 lots (2.5 ha)	Touche 11 lots (9.2 ha)	Touche 22 lots (24.8 ha)
Plantations		Variante 2 :touche 1 plantation (0.7 ha)		Variante 2 :touche 1 plantation (0.8 ha)		Variante 2 :touche 1 plantation (0.9 ha)	Touche 2 plantations (2.3 ha)
CARACTÉRISTIQUES VISUELLES							
Incidences sur le paysage	Maintien d'une infrastructure routière à l'échelle du paysage agricole et le paysage bâti dispersé en bordure de la route 132.	Maintien d'une infrastructure routière à l'échelle du paysage agricole et le paysage bâti dispersé en bordure de la route 132.	Réalisation d'une infrastructure routière en discordance visuelle par rapport à la vocation agricole du paysage. Présence dominante de l'axe routier par rapport au paysage. La disparition de résidences et la réorganisation des bâtiments à vocation agricole actuellement en bordure de la route 132 porteront atteinte à la présence humaine qui constitue un élément visuel majeur dans la composition du paysage.	Mêmes incidences que la variante à quatre voies contiguës sans contournement, mais avec une incidence moins importante sur la composition visuelle du paysage bâti des agglomération de l'Isle-Verte et de Trois-Pistoles.	Mêmes incidences que l'option 3 (quatre voies contiguës), mais avec une incidence majeure sur la composition visuelle du paysage bâti des agglomérations de l'Isle-Verte et de Trois-Pistoles.	Mêmes incidences que la variante à quatre voies contiguës mais de plus forte ampleur.	Réalisation d'une infrastructure routière (deux voies avec échangeurs) en discordance visuelle par rapport à la vocation agricole du paysage et les axes routiers existants (rangs)

Tableau : Evaluation des options, aspects environnementaux

OPTIONS MILIEUX TOUCHÉS	OPTION 1 Route 132 à 2 voies sans contournement	OPTION 2 Route 132 à 2 voies avec contournement	OPTION 3 Route 132 à 4 voies contiguës sans contournement	OPTION 4 Route 132 à 4 voies contiguës avec contournement	OPTION 5 Route 132 à 4 voies divisées sans contournement	OPTION 6 Route 132 à 4voies divisées avec contournement	OPTION 7 Prolongement de l'autoroute 20
<p>Incidences sur le champ visuel des usagers de la route.</p>	<p>Maintien de la perception du paysage du fleuve Saint- Laurent (attrait visuel).</p> <p>Maintien de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle- Verte et de Trois-Pistoles (église).</p>	<p>Maintien de la perception du paysage du fleuve Saint-Laurent (attrait visuel).</p> <p>Perte de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle- Verte et de Trois- Pistoles (église).</p> <p>La perte des attraits visuels de l'agglomération de Trois- Pistoles est plus importante dans le cas de la variante 2.</p>	<p>Maintien de la perception du paysage du fleuve Saint-Laurent (attrait visuel).</p> <p>Maintien de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle- Verte et de Trois-Pistoles (église).</p>	<p>Maintien de la perception du paysage du fleuve Saint-Laurent (attrait visuel).</p> <p>Perte de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle- Verte et de Trois-Pistoles (église).</p> <p>La perte des attraits visuels de l'agglomération de Trois-Pistoles est plus importante dans le cas de la variante 2.</p>	<p>Maintien de la perception du paysage du fleuve Saint-Laurent (attrait visuel).</p> <p>Maintien de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle- Verte et de Trois-Pistoles (église).</p>	<p>Maintien de la perception du paysage du fleuve Saint-Laurent (attrait visuel)</p> <p>Perte de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle- Verte et de Trois-Pistoles (église).</p> <p>La perte des attraits visuels de l'agglomération de Trois-Pistoles est plus importante dans le cas de la variante 2.</p>	<p>Perte de la perception du paysage du fleuve Saint-Laurent (attrait visuel)</p> <p>Perte de la perception des attraits visuels des agglomérations de l'Isle-Verte et de Trois- Pistoles (église)</p> <p>Perception du paysage à vocation agricole constituant aussi un attrait visuel important du Bas-Saint-Laurent</p>
<p>Incidences sur le champ visuel des résidents.</p>	<p>Variante ayant le moins d'incidences sur le champ visuel des résidents puisque'elle nécessite peu de déplacement ou d'expropriation de résidences et s'harmonise avec le paysage existant.</p>	<p>Variante ayant le moins d'incidences sur le champ visuel des résidents puisque'elle nécessite peu de déplacement ou d'expropriation de résidences et s'harmonise avec le paysage existant.</p>	<p>Le déplacement ou l'expropriation de résidences peut causer la perte de vue à attraits vers le paysage du fleuve Saint-Laurent ou une autre composante représentant un intérêt visuel pour les résidents.</p> <p>Cette variante est l'une de celle qui aura le plus d'incidences sur le champ visuel des résidents.</p>	<p>Le déplacement ou l'expropriation de résidences peut causer la perte de vues à attraits vers le paysage du fleuve Saint-Laurent ou une autre composante représentant un intérêt visuel pour les résidents.</p> <p>Cette variante est l'une de celle qui aura le plus d'incidences sur le champ visuel des résidents.</p>	<p>Le déplacement ou l'expropriation de résidences peut causer la perte de vues à attraits vers le paysage du fleuve Saint-Laurent ou une autre composante représentant un intérêt visuel pour les résidents.</p> <p>Cette variante est l'une de celle qui aura le plus d'incidences sur le champ visuel des résidents.</p>	<p>Même incidences que l'option 4 (quatre voies contiguës) mais de plus forte ampleur.</p>	<p>Diminution de la qualité visuelle des résidents localisés dans le paysage agricole.</p> <p>L'incidence est plus importante dans les portions agricoles du territoire que dans les portions boisées pouvant plus facilement dissimuler la présence de l'infrastructure routière.</p>

ANNEXE 5

LOCALISATION DES VARIANTES DE CONTOURNEMENT
ET DU LIEN AUTOROUTIER



CACOUNA-SUD

SAINT-GEORGES-DE-CACOUNA
SAINT-ARSENÈ

SAINT-ARSENÈ

CHEMIN DU SITE
D'ENFOUISSEMENT

20

ROUTE MOREAULT

ROUTE DIONNE

1018

Rang 1

Pt-100A
Pt-100

51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

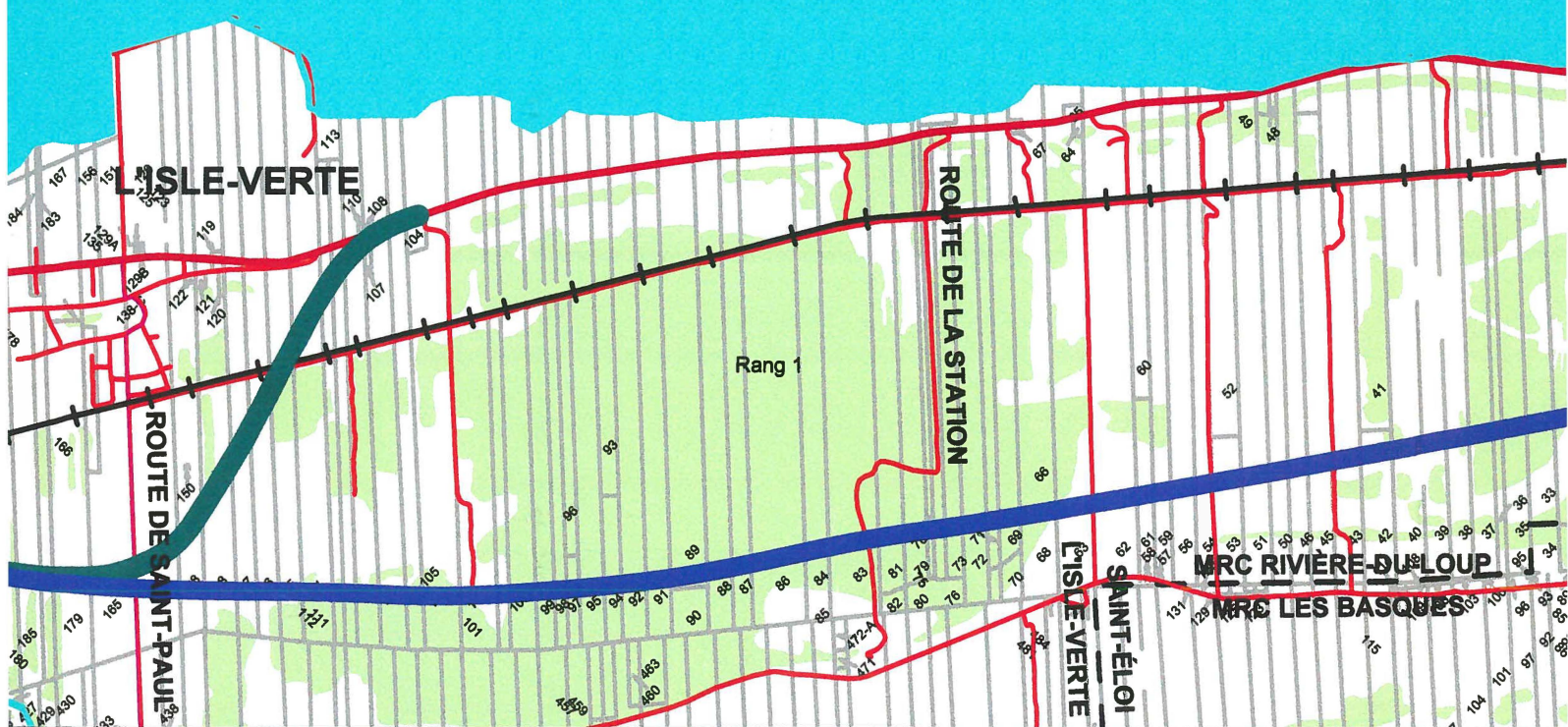
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Fleuve Saint-Laurent





-  Autoroute 20 tracé proposé
-  Contournement de Trois Pistoles Variante 1
-  Contournement de Trois Pistoles Variante 2
-  Contournement de l'Isle

