

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 138
sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur
et des Bergeronnes
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-366

Le 26 juillet 2004

Équipe de travail de la Direction des évaluations environnementales

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Jacques Alain

Supervision administrative : Madame Linda Tapin, chef de service

Révision de textes et édition : Madame Valérie Blais, secrétaire
Madame Rachel Roberge, secrétaire

Sommaire exécutif

Le présent rapport d'analyse concerne une section de la route 138 sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de La Haute-Côte-Nord. Ce projet couvre une distance de 5,1 kilomètres. Il est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2 et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il implique la construction sur une longueur de plus d'un kilomètre d'une infrastructure routière publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres comme stipulé au paragraphe e de l'article 2 du règlement précité.

Ce projet de réaménagement se réalisera sur une distance totale d'un peu plus de 5 kilomètres. Il vise à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation sur ce tronçon de route puisque l'achalandage de véhicules lourds est de plus en plus important. On note que de nombreux accidents se produisent dans ce secteur où on retrouve plusieurs courbes sous-standards et pentes critiques.

Pour ce faire, le projet implique de corriger les courbes sous-standards par une géométrie améliorée et de rendre ce tronçon de route conforme aux normes de sécurité actuelles. Le tracé proposé par le MTQ demeure dans l'axe du tracé actuel de façon à minimiser les impacts sur le milieu. L'emprise nominale sera de 40 mètres, avec une voie auxiliaire pour véhicule lent en direction ouest sur une distance d'environ 2,7 kilomètres. Il y aura également une voie d'évitement en direction est, à l'intersection de la route 138 et du chemin du lac des Sables. Le coût de ce projet est évalué à 35 millions de dollars.

Les consultations conduites dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement montrent que tous les intervenants s'entendent sur la nécessité de réaménager cette section de route. Il y a un besoin d'intervenir pour apporter des corrections à la géométrie de la route et ainsi améliorer la sécurité des usagers puisqu'il y a eu plusieurs accidents dans cette section de route.

Les enjeux de ce projet concernent surtout la perturbation des milieux aquatiques ainsi que la qualité de vie des quelques résidents situés à proximité de la route. D'abord le lac Gobeil, le lac Jérôme et le ruisseau Gagnon seront affectés par du remblayage rendu nécessaire par les corrections de courbes dangereuses sur le tracé de la nouvelle route. Par la suite, une résidence et deux chalets seront déplacés alors que trois autres chalets verront leur marge de recul avant diminuée. Une modification temporaire de l'eau potable pour des résidences qui s'alimentent dans le ruisseau Gagnon ainsi qu'un empiètement sur le territoire agricole protégé sur 2,3 hectares sont les autres impacts de ce projet. Notons également que le transport pour la disposition de déblais excédentaires causera certains désagréments pour les usagers du territoire de la pourvoirie des Lacs à Jimmy. Pour tous ces impacts, plusieurs mesures d'atténuations ont été prévues. Mentionnons notamment, une remise en végétation des talus en enrochement en bordure du lac Gobeil à l'aide de techniques de génie végétal ainsi qu'un adoucissement de la pente du talus avec une plantation d'arbustes le long du ruisseau Gagnon, une scarification d'une section de la route abandonnée avec une plantation d'arbustes, une interdiction de réaliser les

travaux en milieu aquatique entre le 1^{er} septembre et le 1^{er} juin afin de protéger la fraie de l'omble de fontaine, une limitation des travaux aux jours de semaine pendant les heures normales de travail soit de 7 h à 18 h et une indemnisation pour des habitations déplacées. De plus une exigence dans le décret, obligera le ministère des Transports à faire un suivi de la qualité de l'eau potable pour quelques résidences, d'une prise d'eau dans le ruisseau Gagnon.

Ce projet est acceptable et un certificat d'autorisation devrait être délivré en faveur du MTQ afin de réaliser ce réaménagement de la route 138 sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes sous réserve des recommandations mentionnées dans le présent rapport d'analyse.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Le projet.....	2
1.1 <i>Raison d'être du projet</i>	2
1.2 <i>Description générale du projet et de ses composantes</i>	2
2. L'analyse environnementale	3
2.1 <i>Analyse des variantes</i>	3
2.2 <i>Analyse du projet par rapport aux enjeux retenus</i>	5
2.2.1 <i>La perturbation des milieux aquatiques et de ses habitats</i>	5
2.2.2 <i>La qualité de vie des résidents</i>	7
2.3 <i>Autres considérations</i>	9
2.3.1 <i>Impact sur les caractéristiques visuelles du paysage</i>	9
2.3.2 <i>Impact de la disposition des déblais excédentaires</i>	10
2.3.3 <i>Impact dans le territoire agricole protégé</i>	10
2.3.4 <i>Plan des mesures d'urgence</i>	11
Conclusion	12
ANNEXES	15

Liste des figures

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET	4
FIGURE 2 : TRACÉ VIS-À-VIS LE LAC JÉRÔME.....	8

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes par le ministère des Transports (MTQ).

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 de réaménagement de la route 138 sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes est assujéti à cette procédure en vertu de l'article 2 e 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 une infrastructure routière publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres sur une longueur de plus de un kilomètre.

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 dans les municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes dans la MRC de La Haute-Côte-Nord du 8 avril au 23 mai 2003. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MENV, les ministères et l'organisme 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.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

La route 138 constitue l'axe de développement stratégique majeur pour la Côte-Nord et assure les échanges entre la région de Québec et toutes les municipalités situées à l'est de Tadoussac. Ainsi, le tronçon à l'étude joue un rôle névralgique comme porte d'entrée sur la Côte-Nord et constitue le seul accès, par voie terrestre, à l'ensemble du réseau routier de cette région.

Sur le plan de la circulation, on note que pour la composition du trafic, le pourcentage moyen du trafic lourd se situe aux alentours de 21 %. Les produits issus de l'exploitation forestière constituent la principale composante de la flotte de véhicules lourds circulant sur la Côte-Nord. Ainsi, il demeure que le transport par camionnage prend de plus en plus d'importance, et ce, particulièrement pour le transport des produits forestiers.

En ce qui concerne le niveau de service, le tronçon à l'étude a été classé de niveau C à plusieurs endroits et même de niveau D dans le secteur du lac Jérôme et de la côte Arsène-Gagnon. L'atteinte de ces niveaux indique une diminution remarquable du confort et de l'aisance de la conduite. On note également d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre.

Enfin, l'évolution observée des accidents entre 1990 et 1996 démontre une hausse de 1,5 % pour l'ensemble de la route 138 sur la Côte-Nord alors qu'il y a une tendance à la baisse pour les autres routes du Québec. Plus spécifiquement, les accidents survenus dans le tronçon à l'étude, pour la période de 1992 à 1996, sont au nombre de six dans la côte Arsène-Gagnon et de neuf dans la section sinueuse qui longe le lac Gobeil.

Il est donc assez clair qu'il y a un besoin d'intervenir pour apporter des corrections à la géométrie de la route et ainsi améliorer la sécurité des usagers. D'ailleurs, la MRC de La Haute-Côte-Nord a fait de ce projet sa priorité d'intervention principale.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet de réaménagement de la route 138 est situé sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes, dans la MRC de La Haute-Côte-Nord, sur une distance totale d'un peu plus de 5 kilomètres (voir figure 1). Le tracé proposé par le MTQ demeure dans l'axe du tracé actuel de façon à minimiser les impacts sur le milieu.

Le projet consiste à corriger certaines courbes sous-standards, à ajouter des voies auxiliaires pour véhicules lents et à modifier le profil en travers de la route. Plus spécifiquement, le réaménagement inclut les éléments suivants :

- emprise nominale de 40 mètres avec de nombreux remblais et déblais importants (excavation d'un volume estimé à environ 1 300 000 m³ de roc dont 250 000 m³ seront réutilisés);

- disposition d'un volume estimé à environ 1 050 000 m³ de déblai de roc excédentaire et de dépôts meubles à l'extérieur de l'emprise projetée;
- construction de voies auxiliaires pour véhicules lents en direction ouest entre les kilométrages 4+100 et 1+300 et en direction est entre les kilométrages 2+500 et 4+200;
- construction également d'une voie d'évitement en direction est, à l'intersection de la route 138 et du chemin du lac des Sables;
- conception d'une route provinciale avec une vitesse affichée de 90 km/h.

Le coût du projet est évalué à 35 millions de dollars.

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Le projet de réaménagement de la route 138 aura sans contredit des effets importants sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes.

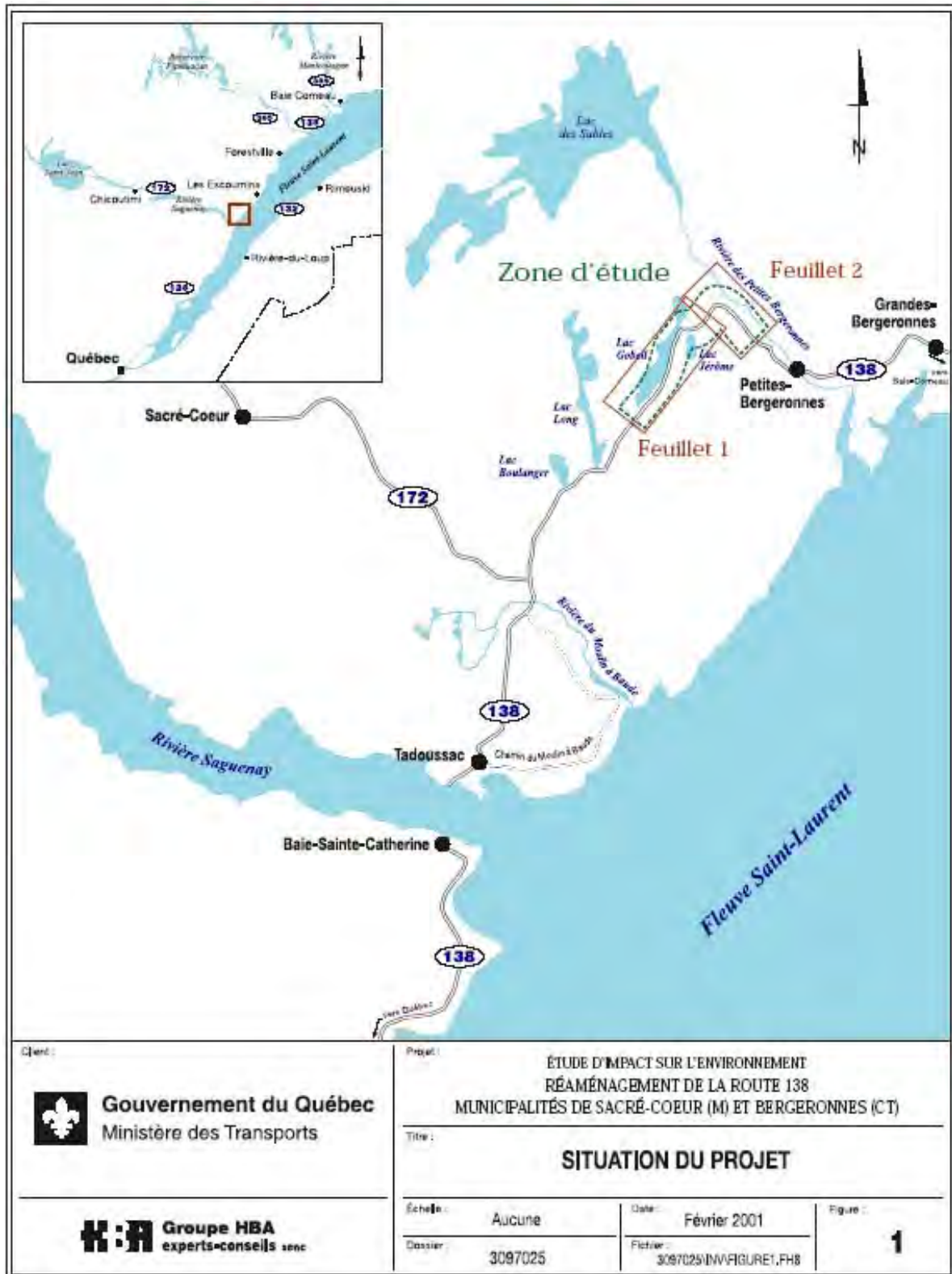
L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Il s'agit d'abord d'évaluer l'analyse comparative pour le choix du tracé. Par la suite, les principaux enjeux du projet sont analysés en décrivant et en évaluant l'importance des impacts tout en tenant compte des mesures d'atténuation.

2.1 Analyse des variantes

Le réaménagement de cette section de route pose certaines contraintes. En effet, la présence de deux lacs ainsi qu'un relief très accidenté par endroit causent des problèmes d'élaboration de tracés afin de bien améliorer ce tronçon selon une géométrie conforme aux normes. Le MTQ a quand même étudié une variante en 1986 et une autre variante en 1997 avec une sous-variante pour la côte Arsène-Gagnon.

La variante de 1986 récupérait au maximum la chaussée actuelle en minimisant les coupes de roc et en corrigeant seulement les courbes trop raides. Le profil en travers pour ce tracé était du type "C", c'est-à-dire des voies de 3,5 mètres de largeur et des accotements de 2,5 mètres. Étant donné que cette variante ne permettait pas d'atteindre les objectifs du projet qui sont d'augmenter la sécurité des usagers et d'améliorer la fluidité de la circulation, ce tracé a été abandonné.

Figure 1 : Localisation du projet



Source : Étude d'impact

La variante de 1997 a été élaborée pour respecter les critères de conception pour une route dont le débit journalier moyen annuel est supérieur à 2000. On corrige davantage les courbes sous-standards tout en minimisant les empiètements en milieu aquatique ainsi que les coupes de roc. Le profil en travers était du type "B" soit des voies de 3,7 mètres et des accotements de 3 mètres. Pour la côte Arsène-Gagnon, une sous-variante a été élaborée et une analyse comparative, sur la base des avantages et inconvénients, a été réalisée entre ces deux variantes pour cette côte. Cette analyse indique que le tracé qui s'éloigne le plus possible des résidences est préférable. Ce tracé deviendra moins perceptible, tant au niveau visuel que sonore pour les résidents. À la fin de la côte, une nouvelle tangente de courbe a été attribuée à ce secteur dans l'addenda 2 de l'étude d'impact. Ce réalignement permet de déplacer le centre-ligne du tracé vers le nord. Cette dernière modification permet d'améliorer la géométrie horizontale de la route et permet également de s'éloigner davantage d'une résidence.

Sur la base des critères de conception et des contraintes techniques et environnementales, la variante de 1997 avec la sous-variante pour le secteur de la côte Arsène-Gagnon constitue le meilleur tracé pour améliorer les déficiences géométriques.

Nous sommes donc d'avis que l'analyse des variantes effectuée par le MTQ est pertinente, valable et que les variantes possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées. De plus, la variante choisie est la meilleure sur le plan technique et est acceptable sur le plan environnemental.

2.2 Analyse du projet par rapport aux enjeux retenus

Les principaux enjeux imputables à la construction et à la présence de cette section de route touchent le milieu aquatique et ses habitats ainsi que la qualité de vie des résidents situés à proximité de cette infrastructure routière. Pour chacune de ces composantes, des mesures d'atténuation sont identifiées.

2.2.1 La perturbation des milieux aquatiques et de ses habitats

Le projet tel que présenté affectera le lac Gobeil, le lac Jérôme ainsi que le ruisseau Gagnon.

D'abord, le réaménagement de la route entraînera un empiètement dans le lac Gobeil, sur une longueur de 800 mètres, réparti en plusieurs petits tronçons. Il y aura ainsi, pendant les travaux, une mise en suspension des sédiments qui pourrait affecter temporairement la qualité de l'eau. De plus, il y aura évidemment une artificialisation des berges. Cet impact est jugé fort mais pourra être atténué par certaines mesures. Ainsi, il y aura une remise en végétation des talus en enrochement en bordure du lac à l'aide de techniques de génie végétal. L'empierrement sera recouvert de terre végétale et on y plantera des arbustes. Le rapprochement de la route en bordure du lac Gobeil nécessitera l'implantation d'un mur qualifié de « mur vert » puisqu'il réduira l'empiètement dans le lac et s'intégrera mieux au milieu. Afin de bien réaliser ces mesures, on devrait exiger de l'initiateur, dans le décret, le respect des principes et techniques présentés dans les documents suivants : Ministère de l'Environnement. *Critères d'analyse des projets en milieu hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000; Ministère des Transports. *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*, janvier 1992.

Sur le plan de l'habitat faunique, l'omble de fontaine est la seule espèce ichthyenne d'intérêt social et économique dont on doit se préoccuper dans le lac Gobeil. Ainsi, pour cette espèce, la période la plus vulnérable à une perturbation du milieu se situe entre le début de septembre et le début de juin afin de protéger la fraie et l'incubation. Ainsi, une condition dans le décret devrait obliger le MTQ à ne pas faire de travaux dans le lac Gobeil pendant cette période. De plus, il devrait déposer 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, un rapport des résultats de la caractérisation de l'habitat du poisson sur les berges du lac Gobeil.

En ce qui concerne la perturbation à la hauteur du lac Jérôme, mentionnons qu'il y aura un remblayage dans une petite section délaissée du lac qui avait été créée lors des travaux pour le tracé actuel de la route. Ceci a eu pour effet d'isoler une partie du plan d'eau et de limiter les échanges avec le reste du lac Jérôme. L'eau y est stagnante et la profondeur d'eau moyenne est de 0,5 mètre. Ce remblayage fera disparaître à toute fin pratique cette mare d'eau qui n'abrite pas d'espèce faunique et floristique rare ou menacée. Cet impact sur ce milieu humide est quand même fort, mais il est impossible de l'éviter si on veut corriger le tracé selon les normes (voir figure 2). Pour éliminer l'artificialisation de ce secteur, le MTQ propose une scarification d'une section de la route actuelle avec une plantation d'arbustes. Ceci permettra de réduire l'érosion et redonnera à la berge un aspect un peu plus naturel. On y aménagera également une rampe de mise à l'eau et une aire de stationnement pour donner accès au lac Jérôme à même une partie de l'ancien corridor routier, conformément à la demande des gens du milieu. Cette demande provient des consultations publiques faites par l'initiateur en janvier 2001.

Concernant le ruisseau Gagnon, trois secteurs de ce cours d'eau seront affectés par le projet. D'abord, le talus de la route actuelle qui sert de berge au cours d'eau sera scarifié puisque la nouvelle route s'éloignera de ce ruisseau. La scarification pourrait avoir comme effet de modifier temporairement la qualité de l'eau par la mise en suspension possible de sédiments dans l'eau. Comme mesure, on adoucira la pente du talus et il y aura une remise en végétation de la berge par l'ajout de terre végétale et la plantation d'arbustes. En aval de ces travaux, le pied du talus de la future route empiètera sur la berge jusqu'à la limite du lit du cours d'eau. Afin d'éviter tout empiètement sur le milieu hydrique, un mur sera aménagé en haut du talus de manière à réduire la pente totale du remblai. L'importance de cet impact est jugée forte. La future berge du cours d'eau devra être recouverte de terre végétale et remise en végétation par des techniques de génie végétal. Pour être complet, l'initiateur devra également respecter les principes et techniques présentés dans le document : *Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000.

Finalement, les travaux de correction de la courbe dans la côte Arsène-Gagnon nécessiteront l'enlèvement du ponceau existant sur le cours d'eau Gagnon et l'installation d'un nouveau pont environ 30 mètres en amont de l'actuel pont. Il est possible qu'il y ait une modification de la qualité de l'eau par la mise en suspension de sédiments. Comme dans ce secteur, le cours d'eau Gagnon présente un bon potentiel pour la fraie de l'omble de fontaine, les travaux devront être réalisés en dehors de la période de protection, qui se déroule du début de septembre au début de juin. Une condition devrait obliger le MTQ à ne pas faire de travaux pendant cette période. Le MTQ verra à assurer l'intégrité de ce milieu aquatique concernant l'habitat de l'omble de fontaine. De plus, comme mesure, l'initiateur propose de conserver le gravier de surface du lit du cours d'eau afin de l'utiliser pour recouvrir le lit perturbé lors de l'enlèvement du ponceau existant, de façon à recréer les conditions naturelles.

Nous sommes d'avis que les impacts sur les habitats aquatiques seraient acceptables compte tenu des diverses mesures d'atténuation si l'autorisation était assortie des conditions suivantes :

- *Le ministre des Transports doit procéder avant le début des travaux à une caractérisation de l'habitat du poisson sur les berges du lac Gobeil. Les résultats de cet inventaire doivent être déposés auprès du ministre de l'Environnement 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;*
- *Le ministre des Transports doit respecter la période de restriction des travaux en milieu aquatique, soit du 1^{er} septembre au 1^{er} juin;*
- *Le ministre des Transports doit exposer comment il entend respecter les principes et techniques présentés dans les documents suivants :*

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique, janvier 1992.

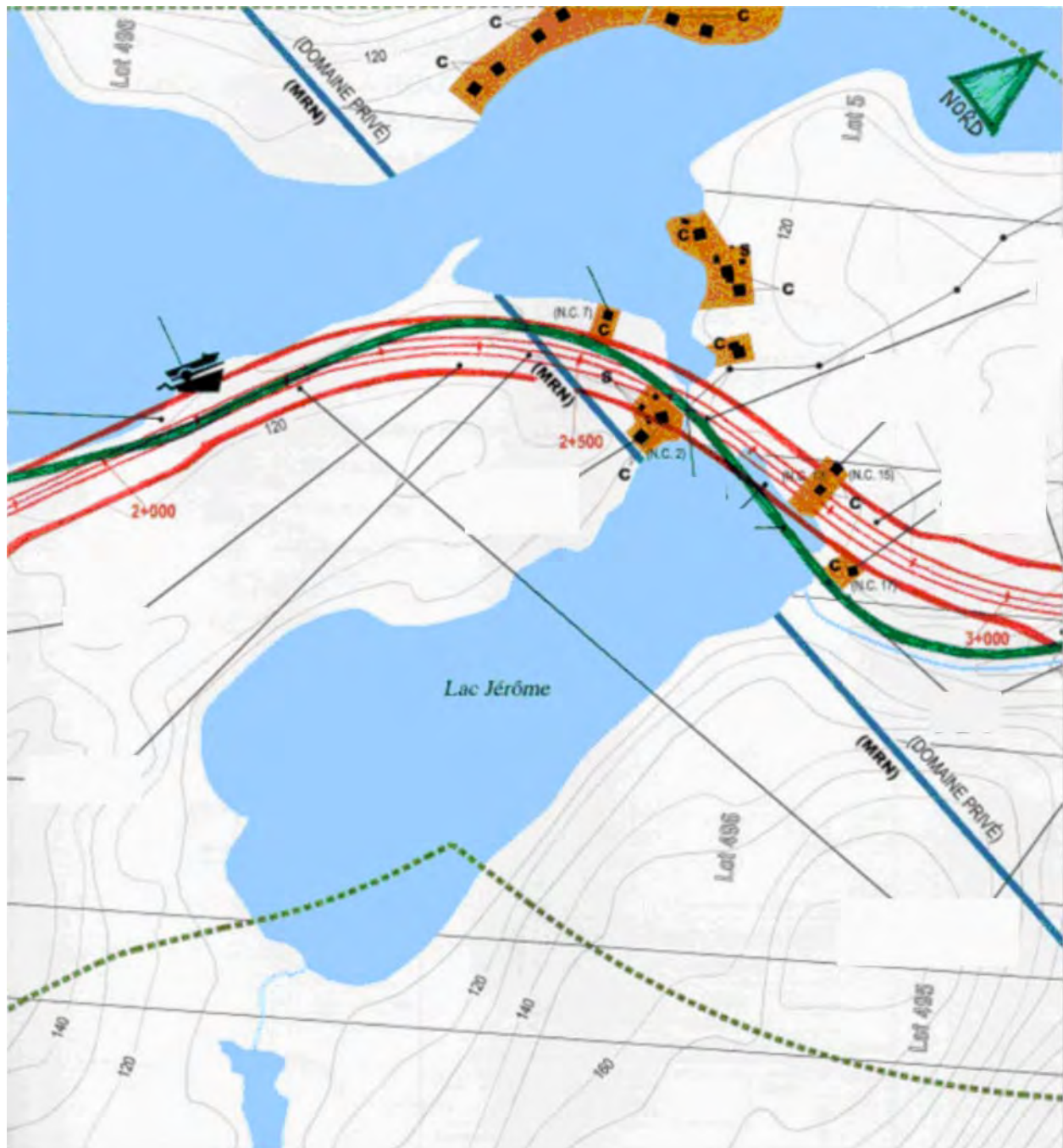
Ces informations doivent être soumises au ministre de l'Environnement lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.2.2 La qualité de vie des résidants

Le projet de réaménagement de cette section de route nécessitera le déplacement ou l'acquisition d'une résidence, de deux chalets et de cinq bâtiments secondaires (hangars, remises) situés dans l'emprise de la future route. De plus, trois autres chalets subiront une réduction majeure de leur marge de recul avant. L'importance de l'impact sur les résidences et chalets à déplacer ou à acquérir est jugée forte par le MTQ. Cet impact ne peut être atténué, mais les propriétaires concernés seront dédommagés par une indemnisation financière conformément aux procédures d'acquisition du MTQ.

De plus, mentionnons qu'en plus des résidences et chalets déplacés, onze habitations situées en bordure de la route 138 subiront des inconvénients (bruit et poussière) liés aux travaux de construction et l'accès à ces habitations sera perturbé pendant les travaux. On maintiendra quand même l'accès à ces habitations en tout temps. Comme mesure, on limitera les travaux aux jours de semaine pendant les heures normales de travail soit de 7 h à 18 h. Au besoin, des abat-poussière seront épandus. Les impacts temporaires pour les résidants sont associés aux inconvénients liés aux activités de déboisement, de terrassement, d'excavation et de dynamitage au cours de la construction.

Figure 2 : Tracé vis-à-vis le lac Jérôme



Source : Étude d'impact

Légende

	Emprise
	Centre-ligne
	Chaussée
	Tracé actuel

Enfin, la qualité de l'eau pour cinq chalets puisant leur eau dans le lac Gobeil et trois résidences permanentes puisant leur eau potable dans le cours d'eau Gagnon pourrait être temporairement affectée. Pour le ruisseau Gagnon, la prise d'eau sera réaménagée en amont de la future route et on mettra en place un tuyau protecteur à l'endroit où la prise d'eau passera sous la future route. Comme mesure supplémentaire, une condition au décret devrait obliger l'initiateur à faire un suivi pendant et après les travaux sur la qualité de l'eau de cette prise d'eau dans le ruisseau Gagnon afin de s'assurer que les travaux n'affectent pas ce secteur. Le cas échéant, des mesures nécessaires devraient être prises pour dédommager les propriétaires.

Mentionnons que le réaménagement de la route 138 aura un impact positif sur le climat sonore des résidences et chalets qui ne seront pas déplacés. Selon les relevés, la réduction du niveau de bruit varie de 3 à 14 dB_A à cause de l'éloignement du futur tracé. Ainsi, pour les cinq résidences situées dans la côte Arsène-Gagnon, le niveau de bruit deviendra très inférieur à 55 dB_A.

Nous sommes d'avis que les impacts sur le milieu humain sont acceptables compte tenu des mesures d'atténuation prévues pour les habitations situées en bordure de la route et de l'application du processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour les expropriations et du suivi qui devrait être fait pour la prise d'eau dans le ruisseau Gagnon afin d'assurer en tout temps une bonne qualité de l'eau.

2.3 Autres considérations

2.3.1 Impact sur les caractéristiques visuelles du paysage

Les principaux impacts sur les caractéristiques visuelles du paysage générés par le projet sont regroupés sous deux items :

- 1) Artificialisation des abords de la route et exposition de parois rocheuses;
- 2) présence de nombreux segments de route abandonnés.

Premièrement, l'impact de l'artificialisation est généré par divers travaux, dont la coupe du couvert forestier et les multiples travaux de terrassement qui font une fissure au sein du cadre naturel. Cet effet sera visible environ 5 ans, tant que les espèces arbustives n'auront pas colonisé la frange boisée existante.

Les coupes de roc et l'exposition de parois rocheuses sont considérées aussi comme un type d'artificialisation des abords de route et contribuent à l'affaiblissement de l'intégrité du caractère naturel. Parmi les coupes significatives, il y a celles de la rive du lac Gobeil où les coupes atteindront jusqu'à 32 mètres de hauteur dans le premier tronçon, et 13 mètres dans le second. La coupe au nord du lac Jérôme atteindra 24 mètres alors que celle de l'amorce de la côte Arsène-Gagnon sera d'une hauteur de 10 mètres. L'importance de cet impact est jugée forte en raison de l'ampleur des coupes de roc et la sensibilité des rives des lacs Gobeil et Jérôme qui présentent un intérêt visuel majeur.

Deuxièmement, les courbes existantes qui seront délaissées constitueront des segments qui marqueront le paysage. Ils constitueront une cicatrice dans le paysage et occasionneront une

perturbation des champs visuels observables par l'utilisateur. Parmi les segments abandonnés les plus significatifs, on note la côte Arsène-Gagnon. Il s'agit d'un impact visuel faible mais qui sera quand même atténué par la scarification des segments abandonnés et par leur remise en végétation ou en culture, selon le cas. Pour tous les réaménagements, on devrait demander dans le décret un suivi sur les aménagements paysagers.

Nous sommes d'avis qu'une condition à l'autorisation gouvernementale devrait exiger la réalisation d'un suivi des aménagements de traversée de cours d'eau et des aménagements de remise en végétation des berges des cours d'eau et des plans d'eau concernés par les travaux ainsi que sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage.

2.3.2 Impact de la disposition des déblais excédentaires

La disposition d'un peu plus de 1 million de mètres cubes de roc et de dépôts meubles à l'extérieur de l'emprise projetée causera certains impacts. Deux sites de disposition ont été identifiés et évalués à l'est du lac Citadelle dont une section se retrouve dans la pourvoirie des Lacs à Jimmy. Le secteur de ces deux sites est surtout caractérisé par une affectation récréoforestière. D'ailleurs, l'affectation des terres est à dominance forestière. Il n'y a pas, dans ces sites, des ruisseaux ou des plans d'eau présentant un potentiel pour la faune aquatique. Les deux petits cours d'eau présents sont des ruisseaux intermittents ou des résurgences.

Le transport des déblais risque de déranger les clients de la pourvoirie des Lacs à Jimmy qui utiliseront le secteur du Petit lac Citadelle à partir de la mi-mai pour la pêche et à partir de la mi-septembre pour la chasse au petit gibier. De plus, la disposition de ce roc perturbera, sur un des sites, l'utilisation d'un sentier de motoneige. Ces modifications ajoutées au déboisement du site entraîneront un impact visuel pour les utilisateurs actuels et potentiels. Comme mesure, le MTQ verra à ce que la pente des sites de dépôts soit accessible aux motoneigistes. On prendra soin également de renaturaliser ces sites de dépôt par l'ajout d'une terre végétale. On pourra ainsi ensemercer et reboiser les superficies affectées avec des plantations d'arbustes.

Nous sommes d'avis qu'en raison des mesures d'atténuation prévues, l'impact résiduel de la disposition de déblais excédentaires est acceptable sur le plan environnemental.

2.3.3 Impact dans le territoire agricole protégé

Le réaménagement de la route nécessitera l'acquisition de 2,3 hectares en territoire agricole protégé, notamment en corrigeant la courbe de la côte Arsène-Gagnon. Ces sols sont principalement de catégorie B et présentent des limitations dues à l'excès d'humidité et à une basse fertilité. Ces terres bordent la route 138 et sont utilisées pour le pâturage ou pour la culture de l'avoine et du foin. Cet impact est jugé d'importance moyenne par le MTQ. Tous les propriétaires concernés seront dédommagés pour la perte de superficie sur leur propriété. De plus, le déplacement des clôtures existantes ou l'installation de nouvelles clôtures à la limite de l'emprise seront exécutés pour assurer la sécurité du bétail. Finalement, les sections de route abandonnées seront remises en culture et rétrocédées aux propriétaires contigus.

En date du 26 mai 2004, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a donné son accord pour l'aliénation et l'utilisation à une fin autre que l'agriculture, cette superficie de 2,3 hectares.

2.3.4 Plan des mesures d'urgence

L'étude d'impact devait présenter un plan des mesures d'urgence prévu afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Cependant, le MTQ n'a pas jugé bon d'en présenter puisqu'il mentionne que le projet ne sera pas aménagé avant quelques années et qu'il est prématuré de produire un tel plan. Toutefois, devant l'insistance du ministère de la Sécurité publique, le MTQ s'est engagé, dans une lettre adressée à M. Louis Germain, directeur des Évaluations environnementales, en date du 15 juin 2004, à produire un tel plan et de le déposer 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. Cet engagement a satisfait le ministère de la Sécurité publique.

Ce plan devrait exposer les principales actions envisagées pour faire face à des situations exceptionnelles, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il devra décrire clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées.

CONCLUSION

Le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes est généralement perçu par la population locale comme étant nécessaire pour régler des problèmes de sécurité routière et l'équipe d'analyse est d'avis que les travaux qui seront réalisés permettront d'éliminer la majorité des accidents.

Les principaux enjeux du projet concernent la perturbation des milieux aquatiques et la qualité de vie des résidants. D'abord, des plans d'eau seront affectés par du remblayage nécessaire par les corrections de courbes dangereuses sur le tracé de la nouvelle route. Une résidence et deux chalets seront déplacés alors que trois autres chalets verront leur marge de recul avant diminuée. Une modification temporaire de l'eau potable pour des résidences qui s'alimentent dans le ruisseau Gagnon ainsi qu'un empiètement dans le territoire agricole protégé sur 2,3 hectares sont les autres impacts de ce projet. Notons également que le transport pour la disposition de déblais excédentaires causera certains désagréments sur le territoire de la pourvoirie des Lacs à Jimmy.

Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon exhaustive dans l'étude d'impact soumise par le MTQ dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et les mesures d'atténuation qui y sont proposées rendent le projet acceptable.

L'analyse environnementale du projet a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ le 29 juin 2001 et des questions et commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. Les réponses de l'initiateur à ces questions et commentaires ont fait l'objet de deux addenda à l'étude d'impact, déposés en octobre 2002 et en mars 2003.

Par conséquent, compte tenu de l'analyse du projet, des enjeux ou des constats énoncés dans le présent rapport, nous sommes d'avis que le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire des municipalités de Sacré-Cœur et des Bergeronnes est justifié et acceptable sur le plan environnemental à la condition qu'il soit réalisé avec les mesures d'atténuation ou de bonification proposées dans l'étude d'impact et des recommandations mentionnées dans le présent rapport d'analyse.

Original signé par :

Jacques Alain
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

Références

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138 - Municipalités de Sacré-Cœur (M) et Bergeronnes (CT), Étude d'impact sur l'environnement*, préparée par Groupe HBA, experts-conseils, juillet 2001, 104 p. et 7 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138 - Municipalités de Sacré-Cœur et Les Bergeronnes, Étude d'impact sur l'environnement, Résumé*, préparé par Groupe HBA, experts-conseils, septembre 2002, 34 p. et 1 annexe cartographique;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138 - Municipalités de Sacré-Cœur et Les Bergeronnes, Étude d'impact sur l'environnement, Addenda, Réponses aux questions et commentaires du MENV*, préparé par Groupe HBA, experts-conseils, septembre 2002, 10 p. et 3 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138 - Municipalités de Sacré-Cœur et Les Bergeronnes (CT), Étude d'impact sur l'environnement, Addenda N° 2, Modification du tracé*, préparé par Groupe HBA, experts-conseils, janvier 2003, 6 p. et 1 annexe;
- Lettre de M. Denis Domingue du ministère des Transports, à M. Louis Germain du ministère de l'Environnement, concernant un engagement à produire un plan des mesures d'urgence et de le déposer 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, datée du 15 juin 2004.

ANNEXES

Annexe 1 : 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 d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
1998-11-20	Réception d'un avis de projet
1999-01-21	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
2001-06-29	Réception de l'étude d'impact
2001-07-17	Début de la consultation sur l'étude d'impact
2002-01-14	Transmission des questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2002-10-16	Réception d'un document complémentaire à l'étude d'impact contenant les réponses aux questions et commentaires du Ministère ainsi que le résumé de l'étude d'impact
2003-03-03	Réception de l'addenda N ^o 2 apportant une petite modification au tracé
2003-03-14	Avis de recevabilité produit par le Ministère
2003-04-08 au 2003-05-23	Période d'information et de consultation publique de 45 jours menée par le BAPE pendant laquelle il n'y a pas eu de demandes d'audience
2004-05-26	Décision de la CPTAQ

Annexe 2 : Liste des organismes gouvernementaux et des unités sectorielles du Ministère consultés

L'analyse environnementale du projet 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 de l'Environnement, les ministères et l'organisme suivants :

- la Direction régionale de la Côte-Nord;
- la Direction des politiques de l'eau :
 - Service de l'aménagement et des eaux souterraines;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement :
 - Service des avis et des expertises;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;

et les ministères et l'organisme suivants :

- le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche;
- le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- Tourisme Québec.

ANNEXE 3 : Principales constatations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Préoccupations du public en période d'information et de consultation publiques¹

Les préoccupations recueillies lors de la période d'information et de consultation publiques proviennent d'informations colligées lors de la séance d'information, lors de conversations téléphoniques ou à la lecture de correspondances ou de messages électroniques adressés au BAPE.

- Les conséquences du projet sur les prises d'eau des maisons et des chalets;
- l'effet du projet sur le niveau de sécurité offert aux usagers de la route;
- l'incidence du projet sur les chalets du lac Jérôme;
- l'accès aux résidences durant la période des travaux;
- le transport et l'entreposage des déblais et leurs conséquences sur le site et les activités de la pourvoirie des Lacs à Jimmy;
- les recours des citoyens qui désirent être consultés;
- la responsabilité quant au respect des normes environnementales;
- les conséquences du projet sur la vie aquatique, notamment sur les frayères du ruisseau Gagnon.

¹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques du 8 avril au 23 mai 2003, mai 2003, 4 p.