

Avis de projet

**Nouveau tronçon de la route 138
dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne
Municipalité de Franquelin
Côte-Nord**

Projet : 20-3573-8823

Novembre 2003

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Cette procédure, administrée par les Directions de l'évaluation environnementale, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55^e parallèle.

En vertu de l'article 31.2 de la Loi, le promoteur d'un projet assujéti à la procédure doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement dans lequel il décrit la nature générale du projet. Cet avis de projet permet au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti et, dans ce cas, de préparer une directive identifiant les points essentiels à traiter dans l'étude d'impact.

Pour accroître le degré de précision de la directive, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible. Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en quinze copies.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné au :

*Ministère de l'Environnement
Direction de l'évaluation environnementale
des projets industriels et en milieu hydrique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 844-8222*

*Ministère de l'Environnement
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3900
Télécopieur : (418) 844-8222*

À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1. Promoteur

Ministère des Transports du Québec

625 boul. Laflèche, bureau 110

Baie-Comeau (Québec)

G5C 1C5

Téléphone : (418) 295-4765

Télécopieur : (418) 295-4766

Responsable du projet : Steve Roy, ing.

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)

Il n'y a pas de consultant mandaté par le promoteur du projet. Il sera déterminé lors de la réception de la directive de la Direction de l'évaluation environnementale du MENV.

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Télécopieur :

Responsable du projet :

3. Titre du projet

Nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne, dans la municipalité de Franquelin (Côte-Nord).

Projet n° : 20-3573-8823

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a pour mission d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport. Les interventions du Ministère visent à maintenir, à développer et à améliorer la qualité du réseau en répondant aux besoins connus, exprimés et justifiés.

Comme la route 138 est le seul lien interrégional terrestre entre Tadoussac et Natashquan, il est d'une très grande importance pour la Côte-Nord. Le MTQ en assure l'entretien et le développement afin d'améliorer la sécurité des usagers et la fluidité des véhicules qui y circulent.

À la suite d'une étude (Lord, 1988) qui visait à identifier les secteurs problématiques de la région, un certain nombre de segments à risque au niveau de la sécurité routière ont été mis en évidence. Le Ministère lançait en 1988 le « Programme d'amélioration de la route 138 entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre ». Le présent projet concerne un des segments identifiés.

Une autre étude, celle-ci du Conseil régional de la Santé et des Services Sociaux de la Côte-Nord (Richard, 1988), plaçait le secteur dont il est ici question au cinquième niveau de priorité à l'intérieur du territoire de la MRC de Manicouagan parce qu'il est générateur d'accidents avec victimes.

Ce segment de la route 138 présente globalement le profil suivant : une plate-forme de 8,6 mètres de largeur comprenant une chaussée de 6,6 m à deux voies de roulement avec des accotements non pavés (sauf à l'intérieur des courbes) de 1 m chacun. Ces dimensions ne sont plus conformes aux standards actuels pour une route dite « nationale ». Elles devraient correspondre à un gabarit de type « B » (emprise nominale de 35 m), soit une plate-forme de 13,4 m comprenant deux voies de roulement de 3,7 m et des accotements de 3,0 m. Des « surlargeurs » peuvent aussi être nécessaires lorsqu'il y a ajout de voie auxiliaire (voie lente pour le trafic lourd, par exemple) ou si la construction de la route nécessite un remblai important, donc des glissières et un espace derrière celles-ci.

La géométrie de ce tronçon présente huit courbes dont sept sont sous-standards (courbes dans lesquelles, pour les négocier de façon sécuritaire, la vitesse est d'au moins 10 km/h de moins que la vitesse permise là où n'y a pas de courbe [90 km/h, par exemple]). Dans trois de ces courbes, la vitesse sécuritaire est entre 10 et 20 km/h de moins que la limite permise ailleurs et, dans les quatre autres, elle est de 21 à 40 km/h de moins. Dans ces sept cas, la vitesse sécuritaire est affichée. La courbe située au chaînage 12+360, soit quelques dizaines de mètres à l'est de la convergence des options 3 et 5, est considérée comme un site « accidentogène » et celle située à 11+810, soit dans la courbe directement à l'ouest du lac à Thompson, un « point noir ». Dans les cinq dernières années, cinq accidents, avec en moyenne un blessé léger chacun, se sont produits dans cette courbe.

Elle présente aussi, en direction est, deux pentes critiques (pentes dans lesquelles la vitesse d'un véhicule type d'une puissance de 90,72 kg/hp [ou 200 lbs/hp] subit une réduction d'au moins 25 km/h par rapport à sa vitesse initiale de 88 km/h). Une des deux pentes est à six degrés sur une longueur de 58 m et l'autre est aussi à six degrés, mais sur 480 m.

Cette géométrie déficiente entraîne des problèmes de circulation. La forte proportion de véhicules commerciaux et de véhicules lourds, ralentis par des pentes en succession et des courbes raides, entraîne la formation de pelotons, phénomène qui n'est cependant pas particulier à ce tronçon de la route 138. Le trafic lourd représente 22 % de l'ensemble des véhicules qui circule à cet endroit. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) y est de 1280 véhicules par jour.

5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le projet se situe sur les lots et rangs non cadastrés du canton de Franquelin, dans la municipalité de Franquelin, de la MRC Manicouagan, dans le comté électoral provincial (CEP) de René-Lévesque. Il est à environ 20 kilomètres à l'est de Baie-Comeau, sur la Côte-Nord, et à environ trois kilomètres à l'est du village de Franquelin, dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne.

Le segment en cause est de l'ordre de 3,6 kilomètres de longueur (codification du MTQ = Route-Tronçon-Section = 138-93-330). Selon l'option privilégiée, les points du début et de la fin des travaux pourraient varier de quelques centaines de mètres, soit entre 49° 17' 37" lat. N. et 67° 51' 56" long. O. pour le début et 49° 18' 27" lat. N. et 67° 49' 30" long. O. pour la fin.

6. Propriétés de terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Tous les tronçons qui seront présentés et analysés sont à 100 % sur les terres du domaine public du Québec. Une faible portion (environ 2-3 %) est sous la responsabilité du MTQ. Elle correspond à la surface occupée par la route 138 actuelle. Le reste est sous la gestion du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec (MRNFP). Toujours selon l'option choisie, un seul chalet (sous-bail avec le MRNFP) pourrait être affecté.

Ainsi, aucune acquisition de terrain privé ne sera nécessaire. Cependant, et au besoin, le chalet pourrait être déplacé.

7. Description du projet

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le présent projet vise à construire un nouveau tronçon d'environ 3,6 km de la route 138 afin d'éliminer les courbes sous-standards et les pentes critiques (qui ne respectent pas les nouvelles normes du MTQ) et ainsi d'éviter aux usagers de circuler dans un secteur hasardeux et potentiellement plus dangereux qu'ailleurs. Le projet améliorera donc la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation.

Cinq variantes ont été élaborées par le MTQ (carte annexée) :

Variante 1 (tracé fuchsia) - Ce tracé suit le tracé actuel en redressant les courbes mais il est impossible de respecter une vitesse de conception de 100 km/h. Les pentes sont améliorées et respectent cette valeur de conception de 100 km/h. Cette variante permet, dans une grande mesure, de conserver le corridor actuel tout en limitant les remblais dans les plans d'eau. Elle a cependant le désavantage de laisser un tracé passablement sinueux et n'élimine pas toutes les courbes sous-standards (deux sont améliorées mais demeurent sous-standards).

Variante 2 (tracé bleu) - Ce tracé longe le corridor de la ligne électrique d'Hydro-Québec par le sud. Il a l'avantage d'avoir un alignement horizontal plus adéquat dans son ensemble, tandis que le profil vertical est très doux et très sécuritaire. Cependant, l'avant-dernière courbe demeure trop raide et trop courte. Une courbe standard obligerait un empiètement plus important dans le lac à Thompson. De plus, certains remblais devraient être construits sur un matériau argileux dont la sensibilité est très élevée.

Variante 3 (tracé rouge) - Le tracé de cette variante prolonge l'axe de la route 138 actuelle, d'ouest en est, passe au nord de la ligne d'Hydro-Québec et au nord d'un lac sans dénomination (qui, pour les besoins de la cause, sera appelé lac « du Nord-Ouest » à cause de sa position relative par rapport au lac à Thompson). Le tracé laisse place à la possibilité d'aménager une voie lente en direction est sur 1,4 km. Cette variante présente un alignement

très fluide et un profil longitudinal très adéquat. Cependant, il est prévu empiéter dans le lac « du Nord-Ouest » (lac de tourbière) et le chalet devra être déplacé. De plus, comme le tracé précédent, certains remblais importants devront être construits sur un matériau argileux de sensibilité très élevée et, éventuellement, nécessiter des contrepoids pour en assurer la stabilité. Le coût de construction en est d'autant augmenté.

De prime abord, cette solution semble la plus intéressante mais exige des études supplémentaires de stabilité des sols pour établir si cette variante serait susceptible aux glissements de terrain à la suite de pluies exceptionnelles. Aussi, l'expertise d'un géologue est requise pour déterminer l'angle des pentes des talus pour les coupes de roc (dynamitage) à paliers. La valeur de ces pentes pourrait avoir un impact majeur sur les coûts de construction.

Variante 4 (tracé vert) - Cette alternative propose un tracé, entre la route 138 actuelle et au sud de la ligne d'Hydro-Québec, qui contourne le sommet des montagnes en passant plus en amont dans les vallées. Ce tracé demeure sinueux parce qu'il ajoute une courbe par rapport au tracé de la variante 3, soit un total de cinq courbes conformes. La quantité de déblai nécessaire est semblable à la variante précédente (de l'ordre de 435 000 m³) mais les risques géotechniques sont probablement moindres en passant plus haut dans les vallées. Reste la problématique associée au dynamitage sous les lignes d'Hydro-Québec et celle de la relocalisation d'un ruisseau (marqué en bleu et gras) sur plus de 350 mètres, entre les chaînages 11+000 et 11+500. Ces deux aspects rendent cette solution moins intéressante.

Variante 5 (tracé orange) - Ce tracé passe au sud de l'option 4 et recoupe l'option 1 et la route 138 actuelle. Il traverse la ligne de haute tension d'Hydro-Québec entre deux pylônes et minimise les risques associés au dynamitage à courte distance. De plus, il exclut le remblayage et la relocalisation d'environ 350 mètres de ruisseau au nord du tracé. Malgré ses imperfections, il a l'avantage de diminuer les impacts négatifs des autres variantes et de réduire les risques géotechniques majeurs appréhendés de la variante 3. En effet, lors d'une visite de ce tracé, aucun segment problématique, avec décrochement ou forte pente vers la vallée, n'a été observé. Le sol en place y semble beaucoup plus stable qu'ailleurs (vers le bas des vallées, l'épaisseur d'argile augmente).

Le tracé vertical et le profil horizontal seront conformes à une vitesse de base (vitesse de conception) de 100 km/h. Il y aura augmentation de la fluidité vers l'est avec la construction d'une voie auxiliaire (voie lente ou voie de dépassement) de 1400 m de longueur. Les coupes de roc seront de moindre envergure et les remblais de moindre hauteur.

Par contre,

- le tracé demeure sinueux (restent cinq courbes standards);
- le remblai empiète dans le lac à Thompson sur environ 1800 m²;
- reste une zone d'environ 50 m à dynamiter sous la ligne d'H-Q;
- le tracé recoupe la route actuelle en quatre endroits, ce qui laisse présager des difficultés temporaires lors de la construction et du raccordement;
- la quantité de déblai ne sera possiblement pas entièrement réutilisable dans les remblais. On devra alors importer les matériaux manquants.

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).

Le secteur est localisé sur les contreforts du Bouclier Canadien et est caractérisé par la présence de collines de roc de l'ordre des 200 m de hauteur, sans orientation précise, et des vallées. Dans la région, les tills glaciaires dominent. On y retrouve également des dépôts fluviaux-glaciaires, des dépôts provenant de l'altération des roches en place et des dépôts organiques de faibles superficies.

Dans les limites du projet, les affleurements rocheux sont prédominants et sont recouverts d'une mince couche de sol organique. Au fond des vallées, on retrouve des dépôts silteux très épais. La géomorphologie du secteur (dynamique de ravinement, nappes perchées, problèmes d'érosion et de stabilité) devra être prise en compte lors de l'analyse des variantes et de la conception du tracé optimal.

Les associations forestières de sapin baumier et d'épinette noire, avec ou sans bouleau blanc, sont prédominantes. On retrouve aussi, localement, des espèces secondaires comme le peuplier baumier, le thuya, le pin blanc et le bouleau jaune.

Les caractéristiques de la région présentent des contraintes majeures pour l'agriculture, des limitations (modérées à graves) pour la croissance de la forêt commerciale, des limitations (assez graves à graves) pour la production de sauvagine et modérées pour la production d'ongulés.

La route actuelle passe, en partie dans les cuvettes de drainage des lacs à Thompson et la Ligne qui sont d'environ un km² chacune. À certains endroits, elle longe et empiète dans ces lacs. Ailleurs, les eaux s'écoulent vers la rivière Franquelin.

Le lac « du Nord-Ouest » est une dépression peu profonde, en voie d'acidification, aux rives entourées. Sa rive sud est déboisée et pourrait faire (ou aurait fait) l'objet d'arrosages de phytocides par H-Q puisqu'elle est tangente à son emprise. Ce milieu serait peu productif pour la faune aquatique avec des rendements considérés comme moyens à faibles pour l'omble de fontaine. Il ne serait touché que par la variante 3.

Les tracés traversent sur toute leur longueur des terres du domaine public à l'intérieur d'une zone d'affectation agroforestière de la municipalité de Franquelin. Ce secteur s'inscrit dans un paysage essentiellement forestier.

Le chalet sur les abords du lac « du Nord-Ouest » est aussi sur les terres du domaine public et son propriétaire loue le terrain au MRNFP.

9. Principales répercussions appréhendées

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).

Les principales répercussions négatives appréhendées sont celles généralement associées à la construction d'une route : le bruit inhabituel dans ce secteur relativement tranquille, l'affluence des entrepreneurs chargés de la coupe et du transport du bois le long du tracé retenu. Il y a aussi les inconvénients relatifs au dynamitage, au transport des matériaux de déblai et de remblai, à la poussière ou à la boue, la remise en suspension dans les petits cours d'eau croisés par le parcours de particules fines malgré les mesures d'atténuation. Les ralentissements aux abords du chantier et les interruptions sporadiques de la circulation lors des dynamitages ou pour les manœuvres de la machinerie peuvent occasionner des désagréments. Toutefois, ce sont des répercussions temporaires échelonnées sur la période de la construction de la nouvelle route et du réaménagement de la route actuelle.

De façon permanente, il faut considérer les surfaces des lacs à Thompson et la Ligne qui devront être remblayées, le cas échéant, et la surface forestière perdue. Dans ce dernier cas, certains segments de la route actuelle seront réaménagés et reboisés. La perte nette sera donc amoindrie. L'aspect visuel devra aussi être évalué selon le tracé retenu. Enfin, il faudra possiblement considérer le déplacement du chalet près du lac « du Nord-Ouest ».

Le projet aura des répercussions positives en améliorant la sécurité des usagers et en réduisant le nombre d'accidents avec blessés. De plus, les déplacements des usagers et des marchandises sur cet axe interrégional d'importance seront facilités.

10. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

L'échéancier prévu est le suivant :

Dépôt de l'Avis de projet	novembre 2003
Appels d'offres pour l'étude d'impact	décembre 2003
Dépôt de l'étude d'impact au MENV	septembre 2004
Avis de recevabilité du MENV (DÉE)	décembre 2004
Présentation publique (BAPE)	janvier 2005
Émission du décret (CAR)	juin 2005
Plans et devis finaux	hiver 2006
Déboisement et Certificat d'autorisation (CAC)	printemps 2006
Début des travaux	automne 2006
Fin des travaux	printemps 2008

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Les études géotechniques à venir (printemps 2004) pourraient démontrer que les matériaux de déblai n'ont pas la qualité recherchée pour servir de remblai ailleurs sur le chantier. Nous devons donc importer les quantités nécessaires. Elles proviendront probablement des surplus de l'excavation d'un autre projet (assujetti au « Règlement sur les normes d'intervention en forêt du domaine public » ou RNI) et à la fois d'une carrière à proximité du site des travaux.

Outre cette possibilité, le présent projet n'induit pas de phase ultérieure qui lui serait directement rattachée. Il est complet en lui-même.

12. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et, au besoin, annexer des pages.

Ce projet ne représente aucun enjeu majeur au sens des répercussions négatives sur un groupe de personnes particulier. Il a lieu loin des agglomérations urbaines et n'interférera, au-delà de la période de construction, ni avec les villégiateurs locaux, ni avec les usagers.

Le projet entraînera des répercussions positives d'importance sur le milieu humain puisqu'il permettra de corriger des lacunes au niveau de la sécurité des usagers et facilitera la circulation des personnes et des marchandises sur le seul lien routier entre Tadoussac et Natashquan.

Des efforts sont déjà consentis pour que les tracés proposés minimisent les répercussions environnementales inévitables tout en respectant les exigences techniques de la réalisation.

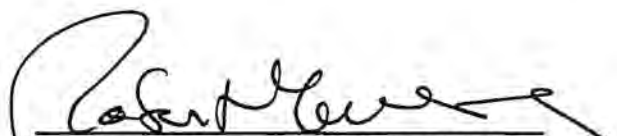
BIBLIOGRAPHIE

Lord, P. 1988. Étude des priorités d'amélioration de la route 138 entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre. Ministère des Transports du Québec. Direction générale de Québec et de l'Est.

Richard, M. 1988. Identification et priorisation des sites dangereux du réseau routier nord-côtier, Centre régional de la Santé et des Services Sociaux de la Côte-Nord.

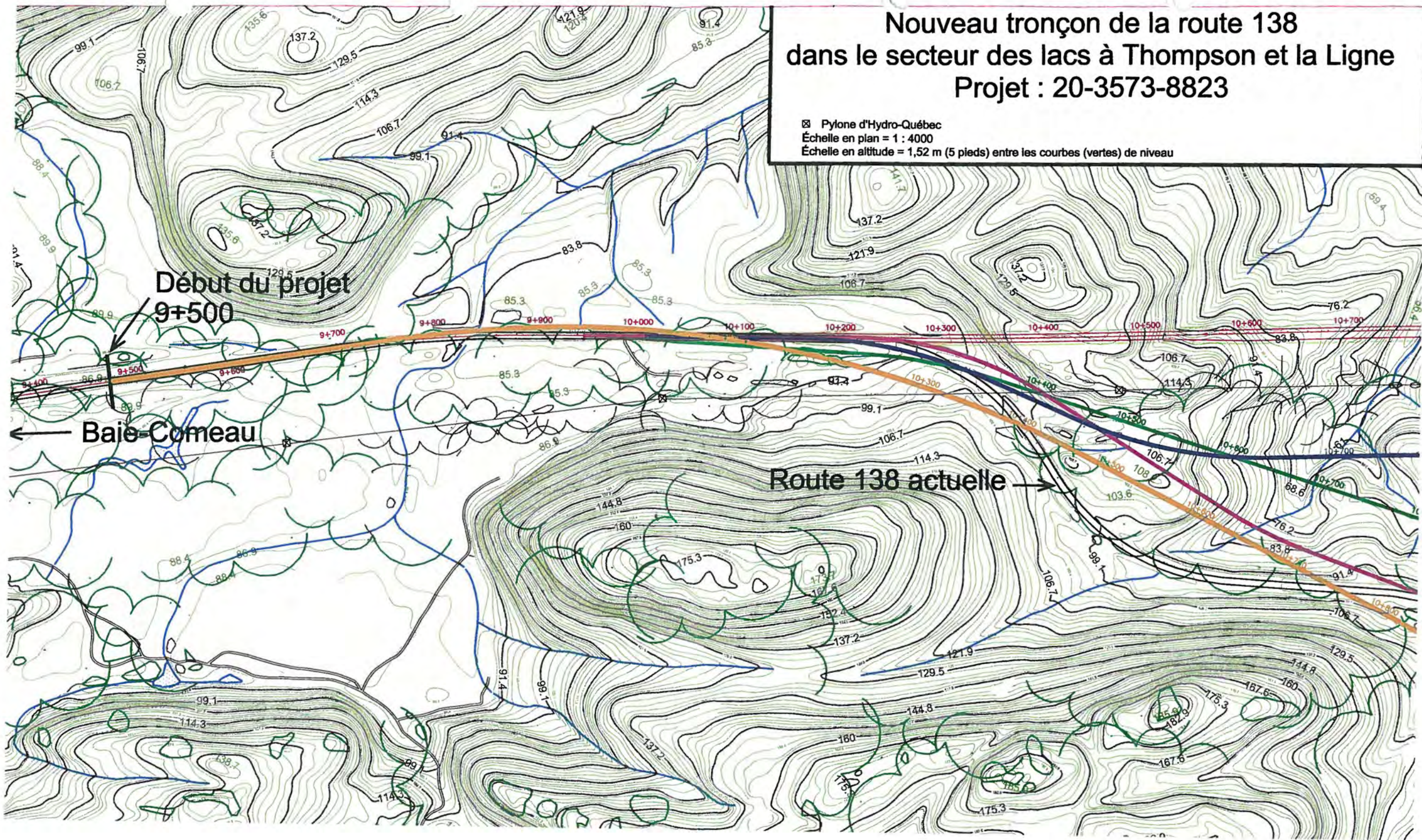
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

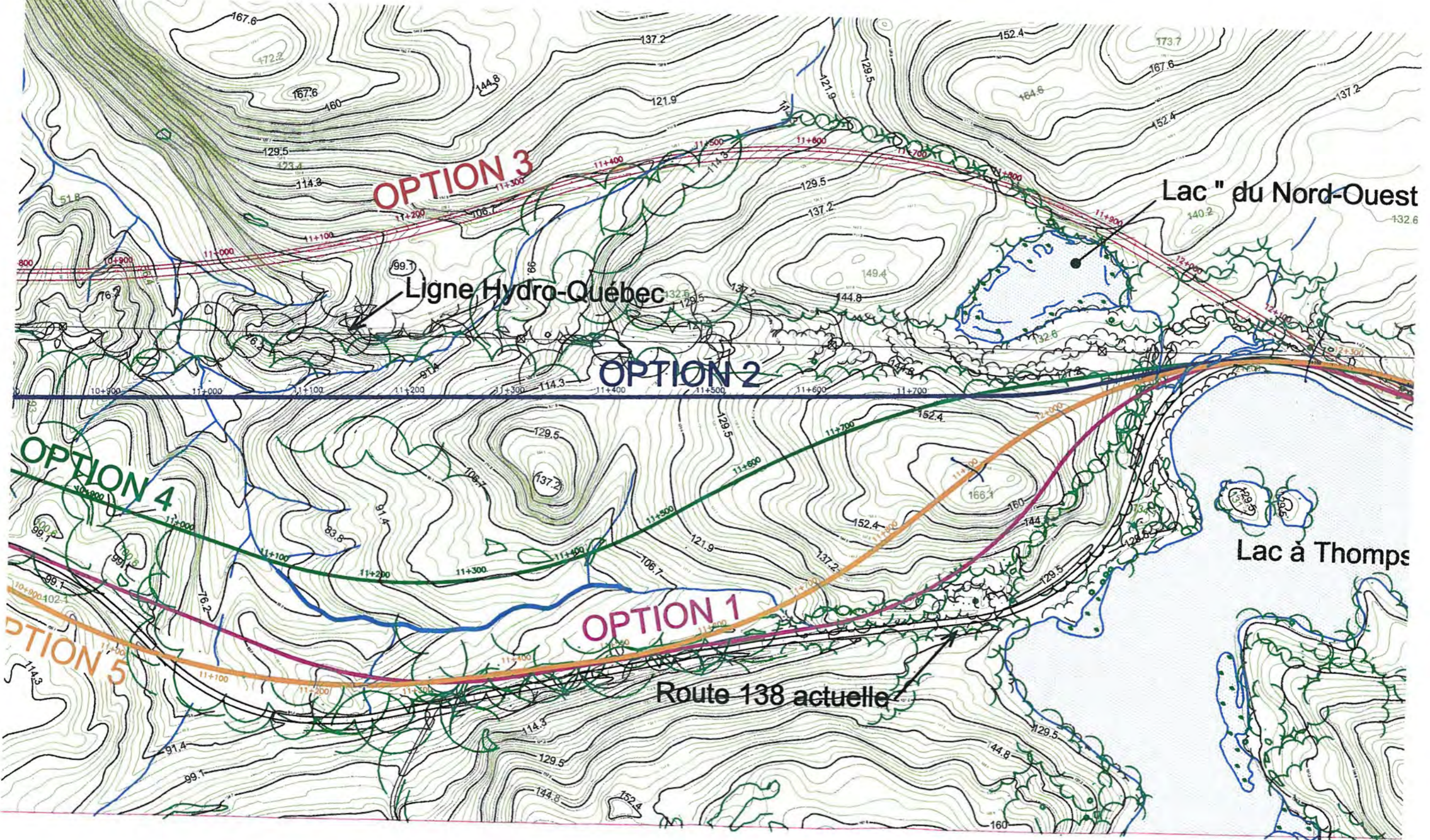
Signé le 17 novembre 2003


Robert Marsan, biol. (MTQ-DTCN)

Nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne Projet : 20-3573-8823

☒ Pylone d'Hydro-Québec
Échelle en plan = 1 : 4000
Échelle en altitude = 1,52 m (5 pieds) entre les courbes (vertes) de niveau





OPTION 3

Ligne Hydro-Québec

OPTION 2

OPTION 4

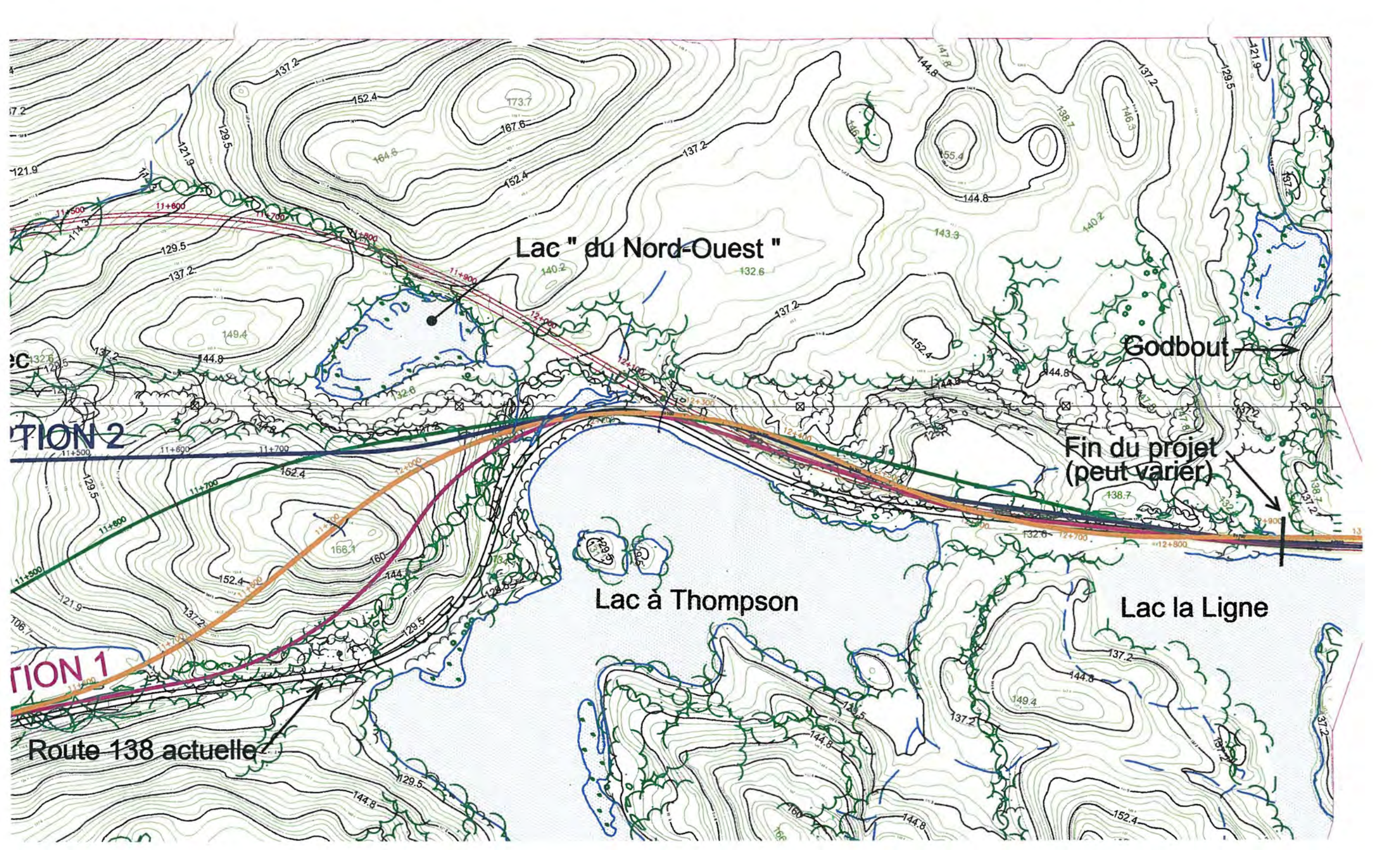
OPTION 1

Route 138 actuelle

OPTION 5

Lac " du Nord-Ouest

Lac à Thomps



Lac " du Nord-Ouest "

Godbout →

Fin du projet
(peut varier)

Lac à Thompson

Lac la Ligne

FION 2

FION 1

Route 138 actuelle