

Avis de projet

**Titre : Réaménagement de la route 138 dans la municipalité de
Longue-Rive**

Projet : 20-3574-9803

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 assujetti 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 assujetti 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

Adresse : 625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec)

G5C 1C5

Téléphone : (418) 295-4765
Télécopieur : (418) 295-4766

Responsable du projet : M. Claude Tremblay, ing., directeur
Chargée de projet : M^{me} Thérèse Bélisle, ing.
N° de projet : 20-3574-9803

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR (s'il y a lieu)

Nom : DESSAU-SOPRIN inc.

Adresse : 1220, boul. Lebourgneuf, bureau 300
Québec (Québec) G2K 2G4

Téléphone : (418) 626-1688

Télécopieur : (418) 626-5464

Responsable du projet : M. Christian Gagnon, biol.

3. TITRE DU PROJET

Réaménagement de la route 138 dans la municipalité de Longue-Rive (20-3574-9803).

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

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

4.1 Mission et orientation du ministère des Transports du Québec

La mission du ministère des Transports du Québec est d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.

Un projet routier doit également être conforme aux politiques, aux orientations et aux objectifs ministériels et gouvernementaux et s'inscrire dans sa planification stratégique exprimée à l'intérieur des plans de transports régionaux.

Le projet routier doit, de plus, refléter certaines préoccupations ministérielles; ce sont, entre autres, le service et la sécurité des usagers, la fluidité de la circulation, la protection de l'environnement et un rapport coûts-bénéfices avantageux.

Les renseignements qui suivent sont majoritairement tirés de l'Étude d'opportunité (98-11) produite par M. Daniel Leclerc, ing. (MTQ-DTCN). L'Annexe 1 présente un lexique et un schéma qui expliquent les principaux termes rencontrés dans ce texte.

4.2 Historique du projet

En 1977, le ministère des Transports présentait aux conseils municipaux de Sault-au-Mouton et de Saint-Paul-du-Nord, aujourd'hui municipalités fusionnées sous le nom de Longue-Rive, une proposition de tracé d'un contournement des deux agglomérations. Ce tracé qui s'étalait sur environ huit kilomètres permettait de déplacer l'axe de la route 138 en dehors du secteur urbanisé des deux municipalités. À l'époque, les municipalités ont émis de nombreuses conditions pour accepter le projet et le Ministère a refusé de supporter les frais supplémentaires liés à ces conditions et il a retiré le projet de sa programmation.

La principale lacune de ce tracé était associée à sa proximité des résidences dans la portion Saint-Paul-du-Nord. En effet, le tracé passait, sur plus de 3 km, à une distance variant entre 50 à 100 m à l'arrière des résidences. Ceci explique probablement le peu d'intérêt alors manifesté par les résidents de Saint-Paul-du-Nord envers le projet de contournement. Les problématiques liées à la fluidité et à la sécurité étaient résolues mais les nuisances telles que le bruit, les vibrations, ainsi que la nécessité d'exproprier quelques résidences, subsistaient.

Plus tard, à la suite du décès d'un cycliste à l'extrémité est de la zone urbaine de Longue-Rive, le coroner Arnaud Samson émettait les recommandations suivantes :

« Le MTQ, les municipalités concernées ainsi que la MRC doivent voir au réaménagement du segment de la route 138 qui traverse les deux municipalités; il s'agit de modifications qui devront répondre aux besoins d'amélioration et de sécurité des usagers de la route et respecter également l'équilibre du milieu traversé. Les éléments dont on devra tenir compte lors de la conception devraient être entre autres les types de véhicules, les caractéristiques de la chaussée et des abords, la circulation, le degré d'expansion des terrains adjacents, la topographie, certains facteurs d'ordre sociaux et environnementaux, de même que la sécurité de l'usager. »
Communiqué de presse du 15 avril 1998.

À l'automne 2000, le Conseil municipal de Longue-Rive communiquait avec la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports afin de réactiver le dossier du contournement et permettre de solutionner, de façon permanente, les problèmes occasionnés par la circulation des véhicules lourds commerciaux qui doivent obligatoirement traverser la municipalité.

Le Conseil municipal se disait prêt à appuyer l'option d'un contournement à la condition que le Ministère propose cette fois un tracé qui réglerait les problèmes de sécurité et les nuisances liées aux bruits de façon définitive.

Le 22 mai 2001, le Conseil municipal demandait au Ministère, par voie de résolution « de rendre la route plus sécuritaire, conformément au rapport d'enquête du coroner Arnaud Samson en réaménageant la route 138 dans le secteur village et en réalisant le projet de contournement... ».

De plus, le 19 juin 2001, le coroner Arnaud Samson déposait son rapport sur le « Syndrome de la traverse » dans lequel il démontre que les usagers de la route 138 risquent des dépassements

dangereux à l'approche de la traverse sur le Saguenay. Bien que, d'une part, dans ce rapport, l'auteur délimite la zone la plus problématique entre les municipalités des Escoumins et de Cap-à-l'Aigle et que, d'autre part, le projet dont il est question ici se situe en dehors de ce tronçon, les habitués reconnaissent que le manque de zones de dépassement, le stress induit par la traversée de longues agglomérations à une vitesse limitée à 50 km/h et la crainte de rater le traversier et de perdre du temps sont des problèmes qui peuvent engendrer des comportements à risques de la part des conducteurs.

Des résidents de Longue-Rive déposent régulièrement des plaintes auprès du ministère des Transports du Québec. Au cours des 16 mois précédant septembre 2001, 14 plaintes ont été formulées par des citoyens du secteur urbain de la municipalité dont quatre concernaient l'intensité du bruit et des vibrations considérées comme « invivables », cinq, le mauvais drainage de la route, trois, l'état lamentable de la chaussée et deux, la mauvaise qualité du déneigement.

4.3 Localisation

La municipalité de Longue-Rive, qui correspond maintenant au regroupement des villages de Sault-au-Mouton, à l'ouest et de Saint-Paul-du-Nord, à l'est, est située dans la MRC de La Haute-Côte-Nord, à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Forestville. La partie ouest est traversée par la rivière du même nom. La carte de localisation est présentée à l'Annexe 2.

4.4 Caractéristiques de la route

4.4.1 Géométrie

La route actuelle, construite dans les années cinquante dans la zone urbaine de Longue-Rive, comporte de sérieuses lacunes géométriques, c'est-à-dire, au niveau du tracé et au niveau du profil longitudinal.

Dans le secteur à l'étude, la largeur de la chaussée à deux voies contiguës varie de 7,2 m jusqu'à 8 m pour toute la section urbaine. Toutefois, la largeur de l'emprise est variable. Elle est de 12,2 m de largeur dans la section ouest (Sault-au-Mouton) et approximativement de 10 m dans la section est. Cette donnée doit toutefois être confirmée par l'élaboration d'un plan de levée légal qui est présentement en voie d'être complété. Selon les arpenteurs qui travaillent sur ce dossier, le trottoir et la route empiètent sur plusieurs propriétés privées. Ainsi, l'emprise dans les deux secteurs est nettement insuffisante pour une route dite « nationale » qui demande généralement 16,5 m d'emprise.

Le dégagement latéral est faible dans toute la zone urbaine avec 48 bâtiments localisés à moins de 5 m de la ligne de rive. Occasionnellement, il y a, des deux côtés de la route, des installations d'utilités publiques (poteaux) localisées à moins de 2 m des voies de roulement, soit bien en deçà des normes du MTQ (minimum de 4 m de la ligne de rive, pour tout objet fixe, pour une vitesse de base de 60 km/h).

Le tracé de la route présente deux courbes sous-standards qui ont un rayon inférieur à 130 m. En ce qui concerne le profil, sept endroits présentent des visibilités à l'arrêt inférieures à la norme (qui est de 85 m).

4.4.2 Morphologie du terrain et types de sols

À l'extrémité ouest de la municipalité, la route passe sur une plaine argileuse qui n'est que de quelques mètres plus élevée que le niveau maximal de la marée (Baie-des-Bacons). Puis, elle monte sur un plateau de sable pour traverser la quasi-totalité de l'ancienne municipalité de Sault-au-Mouton. Dans ce deuxième tronçon, une section d'environ 550 m à proximité de la rivière Sault-au-Mouton est dans une zone de silt et qui présente de mauvais comportements routiers.

Ensuite, à l'ouest de ce qui était St-Paul-du-Nord, la route traverse un secteur vallonneux ayant un très mauvais comportement au gel. En effet, l'alternance de silt, de sable silteux et de quelques crans de roc sans transition rendent les mouvements différentiels très importants et explique la médiocrité de la qualité de roulement. Enfin, la route traverse le secteur le plus problématique de tout le tronçon soit une plaine argileuse inondable. En effet, lors des grandes marées, cette plaine est partiellement inondée par la mer.

Depuis sa construction, la route nationale, à l'intérieur de ces deux agglomérations, n'a pas subi de réhabilitation en profondeur, ce qui explique que, dans certains secteurs, la chaussée soit très déformée puisqu'il y a des mauvais matériaux dans l'infrastructure (argile et silt). L'abondance de ces mauvais matériaux explique l'état lamentable de la chaussée de la route nationale du côté est de la municipalité.

4.4.3 Drainage urbain et abords de la route

Actuellement, il y a, de façon ponctuelle, une trentaine de regards-puisards qui captent une partie des eaux de ruissellement là où il y a un trottoir ou une bordure. Il y a environ 3 km de bordures et 2 km de trottoirs dans toute la section urbaine. Seulement 26 regards-puisards et quelques ponceaux captent les eaux de ruissellement accumulées par les trottoirs et bordures, ce qui est nettement insuffisant. Les secteurs avec drainage urbain représentent moins de 40 % de la longueur totale de la zone dont la vitesse affichée est de 50 km/h.

Sur la portion du village qui reste (60 %), on est en présence d'un profil rural où l'eau s'écoule sur les terrains ou dans un petit fossé longeant la route. Ainsi, tout le drainage devrait être refait en raison de son âge et de sa désuétude.

Les accotements étroits sur les abords de la route sont utilisés, tant bien que mal, par les piétons, mais il demeure que leur sécurité est précaire. En ce qui concerne les cyclistes, il n'y a pas d'espace disponible ailleurs que sur la chaussée. De plus, la condition du pavage est telle qu'on peut qualifier les déplacements en vélo de « très hasardeux », surtout dans la partie est de la municipalité. Bref, il s'agit d'un milieu excessivement périlleux autant pour la circulation des cyclistes que pour celle des piétons.

4.4.4 Qualité de la route

Les dernières réfections du tronçon de la route 138 dans la municipalité de Longue-Rive ont consisté à la mise en place d'une couche d'usure en 1982 puis, en 1994, d'une autre couche sur l'ensemble de la zone urbaine. Aucune autre intervention majeure n'a été réalisée depuis ce temps, si ce n'est le remplacement de quelques ponceaux ou la pose de la dalle de béton au-dessus de ponceaux sans transition.

La surface de roulement sur le tronçon ouest est qualifiée de « bonne » sur toute la portion du plateau en sable. Seul le secteur sensible au gel, en bordure de la rivière, présente des déficiences mineures. Par contre, le secteur Est présente toutes les déformations typiques d'une structure de faible capacité portante, mal drainée et très sensible au gel.

L'absence de transitions adéquates aux approches de plusieurs ponceaux et de conduits de drainage vient diminuer considérablement la qualité de roulement. Cette situation se traduit par des déformations locales majeures en période hivernale. En fait, les principales dégradations rencontrées sur l'ensemble du tracé sont occasionnées principalement par les effets du gel et du dégel. La faible qualité de roulement provoque une augmentation majeure du niveau des bruits et des vibrations.

4.5 Caractéristiques de la circulation routière

4.5.1 Débit, véhicules lourds et usagers locaux et en transit

Le débit journalier moyen annuel s'établit, en 2001, à 3 400 véhicules, à l'intérieur de la municipalité. À l'extérieur de celle-ci, il diminue à 2 750 véhicules. Le débit moyen journalier d'été s'élève à 4 400 véhicules.

L'analyse de relevés de comptage indique qu'il circule en moyenne 680 véhicules lourds par jour en période estivale, ce qui correspond à une proportion de 15 %.

Les comptages ont établi que la circulation lourde représente une proportion moyenne de 20 % de l'ensemble de toute la circulation véhiculaire annuelle. Cette proportion atteint 31 % du trafic pendant la période la moins achalandée (en hiver).

Les recensements de la circulation ont aussi permis de différencier les usagers locaux des usagers en transit. Ces derniers traversent la municipalité mais n'y résident pas. Ils représentent 70 % des usagers et effectuent en moyenne 2 380 passages par jour. Les usagers locaux effectuent, pour leur part, 1 020 passages par jour.

La proportion des véhicules lourds (six roues et plus) en transit correspond à 27 % du trafic en transit et à 19 % de tout le trafic.

Ces chiffres mettent donc en relief l'importance de la circulation provenant des échanges interrégionaux par rapport à celle provenant de l'usage local.

4.5.2 Vitesse

Malgré que la vitesse légale affichée sur l'ensemble du tronçon soit de 50 km/h, la vitesse moyenne atteinte (sans entrave) par 85 % des usagers s'établit à 71,5 km/h. Cette vitesse représente la vitesse choisie par l'utilisateur lorsqu'il se sent confortable et en sécurité, et cela, malgré l'omniprésence des dangers qu'il perçoit tels le faible dégagement latéral et la mauvaise qualité de la surface de roulement. Ce comportement peut s'expliquer par la longueur de la zone à vitesse affichée de 50 km/h (6,6 km) qui rend l'utilisateur impatient et l'incite à ne pas respecter la limite.

4.5.3 Niveau de service

Le niveau de service, ou la capacité d'écoulement d'un tronçon de route, est établi en tenant compte du niveau de développement en bordure de la route, de la vitesse des véhicules, du pourcentage de camions et des possibilités de dépassement.

Sur le tronçon visé, il y a 17 croisements mineurs, soit 11 rues et 6 ruelles. Les accès aux propriétés sont nombreux. La densité de ces accès est considérée comme étant très élevée avec en moyenne plus de 60 accès au kilomètre, pour tout le village.

Cette caractéristique, combinée à l'étroitesse de l'emprise, n'autorise qu'une vitesse maximale de 50 km/h pour le milieu bâti tandis qu'elle est de 90 km/h de part et d'autre du village.

L'analyse des vitesses nous permet de considérer l'écoulement de la circulation à l'intérieur du milieu bâti comme étant « bon », avec un niveau de service de « classe C » (le niveau de service A décrit les meilleures conditions d'opération et le niveau F, les pires). Le niveau de service D est le niveau généralement fixé pour déterminer le moment où le Ministère doit mettre en branle le processus permettant d'améliorer les conditions de circulation. Mais ce critère n'est pas le seul pris en considération.

4.5.4 Possibilités de dépassement

Les opportunités de dépassement sont évaluées entre Les Bergeronnes et Longue-Rive à l'ouest (sur 41,5 km) et entre Longue-Rive et Saint-Marc-de-Latour vers l'est (sur 41,6 km). Compte tenu des conditions de circulation (voies contiguës et trafic lourd), de visibilité et du profil vertical restrictif en maints endroits, il a été estimé que la possibilité de dépassement dans les deux sens ne représente pas plus que 28 % de la longueur de l'itinéraire en direction ouest et de 36 % en direction est.

De telles conditions de dépassement deviennent rapidement insuffisantes lorsque la densité de circulation augmente. Dans ce cas, il faut tenir compte de la circulation en sens opposé pour évaluer les réelles possibilités de dépassement. Pendant les heures les plus fréquentées, la possibilité de dépassement chute dramatiquement puisque les voies auxiliaires (voies lentes qui permettent le dépassement) ne représentent qu'une longueur de 2 km en direction est et de 5 km en direction ouest pour la totalité des 83 km entre Les Bergeronnes à Saint-Marc-de-Latour.

4.5.5 Évolution de la demande en transport

La projection des débits de circulation pour les 20 prochaines années a été effectuée, à partir des données d'achalandage mesurées par la Société des traversiers du Québec (STQ) entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac et des estimations de Naturam-Génivar, dans son « Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac ». Les données de la STQ montrent une augmentation relativement uniforme de la circulation, de l'ordre de 3,1 % par année, pour la période 1990-2000. Toutefois, Naturam-Génivar limite cette croissance à seulement 1,9 % pour la période 2000 à 2010. Ce taux réduit tient compte de la démographie décroissante de la région et d'une croissance très faible de l'économie de la Côte-Nord. En d'autres mots, la circulation moyenne a augmenté de 115 véhicules par année entre 1990 et 2000 à Tadoussac. Toutefois, les prévisions pour le futur suggèrent une augmentation moyenne annuelle plus modeste, soit d'environ 60 véhicules par année pour chacune des 10 prochaines années.

4.5.6 Vibrations et bruit

La faible marge de recul avant des bâtiments résidentiels contribue sûrement à diminuer la qualité de vie des riverains. Les plaintes formulées concernent généralement les vibrations et le bruit provoqués par le passage des camions lourds. Bien que nous n'ayons pas de relevé exhaustif sur le sujet, nous estimons que le niveau de vibrations peut dépasser, à l'occasion, le seuil d'irritabilité. La propagation des vibrations et leur intensité sont accentuées dans les secteurs où l'état du pavage est médiocre. Cette situation peut s'aggraver lors de l'apparition des soulèvements différentiels en période hivernale.

Le MTQ a procédé à une simulation sonore avec le programme TRAFIC NOISE MODELING v. 1.0 du Federal Highway Administration des États-Unis, à partir des caractéristiques de circulation du mois d'août 2001 (soit le débit journalier moyen d'été), du pourcentage de camions, de la vitesse observée et de la *Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore* (adoptée par le MTQ). À partir de cet ensemble, il a été établi que sur les 305 résidences situées le long de la route 138 dans la zone de 50 km/h, 11 % (35) ont leur façade à moins de 10 mètres du centre de la route et subissent une perturbation qualifiée de « forte » (plus de 65 dBA), 82 % (250) sont entre 10 et 35 mètres du centre de la route et subissent une perturbation qualifiée de « moyenne » (entre 60 dBA et 65 dBA) et 7 % (20) sont entre 35 et 55 mètres du centre de la route et sont « faiblement » perturbés (entre 55 et 60 dBA).

4.6 Sécurité routière

Pour la période comprise entre le début de janvier 1995 et la fin de décembre 2000, 37 accidents routiers de divers types ont été dénombrés dans les six secteurs de la zone affichée à 50 km/h (plus quelques centaines de mètres de part et d'autre) du village de Longue-Rive, soit sur un total de 7 km. De ces 37 accidents, un s'est soldé par un décès, un par des blessures graves, neuf par des blessures mineures et 26 par des dommages matériels seulement.

Après analyse des données, nous pouvons préciser qu'aucun secteur de la municipalité présente une récurrence d'accidents supérieure à la normale. Par contre, l'indice de gravité met en évidence une problématique de sécurité spécifique à la partie est du village, aux environs du pont de la rivière Éperlan.

Des six accidents survenus dans ce secteur, deux sont reliés à des pertes de contrôle, deux à des difficultés associées aux accès, un accident mortel dû à la vitesse et au manque d'espace en bordure de la chaussée et un dernier qui n'a aucun lien avec la qualité de la route.

4.7 Objectifs spécifiques

Compte tenu de la qualité médiocre de ce tronçon de la route nationale, de la forte proportion de la circulation de véhicules lourds, de la densité du milieu bâti et de l'unique lien est-ouest que représente la route 138 sur la Côte-Nord, il est justifié d'intervenir pour améliorer la qualité et la fonctionnalité de l'infrastructure ainsi que la qualité de vie du milieu.

Il faut aussi considérer les revendications du milieu. Elles sont stipulées dans la résolution municipale du 22 mai 2001 et se résument comme suit : *sentiment d'insécurité vécu par les usagers, état lamentable de la route 138, proximité des résidences de la route, réfection complète de la route rendue nécessaire par le projet d'assainissement des eaux (projet soumis au Programme d'infrastructures Canada-Québec) et le désir de la municipalité de voir se réaliser à court terme le contournement de l'agglomération.*

Dès lors, les principaux objectifs d'intervention définis par le ministère des Transports qui visent, dans la mesure du possible, à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation tout en améliorant la qualité de vie du milieu sont les suivants :

- diminuer, dans la mesure du possible, l'impact de la circulation de transit sur le milieu, soit en améliorant la cohabitation entre les usagers locaux et les usagers en transit, soit en déviant les usagers en transit;
- améliorer la fonctionnalité et la fluidité de la route 138 sur la Côte-Nord, en diminuant les retards occasionnés par les traversées des villes et des villages et en augmentant les opportunités de dépassement;
- respecter les contraintes budgétaires et les objectifs environnementaux dans le choix des options d'investissement, en retenant celle qui génère le plus de bénéfices à la collectivité et, par conséquent, qui permet de répondre à la demande pour une planification à long terme.

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.

La photo aérienne en Annexe 3 présente les variantes qui seront analysées. Les solutions envisagées devraient répondre adéquatement à l'ensemble des problèmes exprimés et reconnus et rencontrer les objectifs fixés plus haut. Six options sont présentées. Deux (options 1 et 2) proposent l'amélioration de la route 138 dans son axe actuel et quatre (options 3, 4, 5 et 6) traitent de divers tracés de contournement de l'agglomération. Les deux premières visent à rendre le tracé, le profil et la structure de route conformes. Ces options impliquent l'expropriation de plusieurs résidences trop près de la route ainsi que la participation aux travaux d'assainissement des eaux selon le partage prescrit au recueil : *Position ministérielle; position PO-19 et procédure PR-19 concernant le « Partage entre le Ministère et ses partenaires, des coûts des tranchées communes »*.

5.1 Route 138 dans l'axe actuel avec emprise standard de 16,5 mètres (option 1)

Cette option consiste à aménager la route 138, selon les normes actuelles du Ministère pour une route nationale en milieu urbain, c'est-à-dire :

- deux voies contiguës de 3,5 m chacune;
- des accotements pavés de 3 m chacun;
- une bordure d'un côté (0,2 m) et un trottoir (1,5 m) de l'autre avec du drainage urbain;
- un dégagement d'au minimum 0,9 m de part et d'autre pour les utilités publiques;
- L'enlèvement des matériaux argileux et silteux sur au moins 1,4 m de profondeur;
- des fondations de 830 mm d'épaisseur dont 160 mm de béton bitumineux.

Puisqu'il y a actuellement une emprise de 12,2 m du côté de Sault-au-Mouton et d'environ 10 m du côté de Saint-Paul-du-Nord, il faut prévoir l'expropriation d'une bande de terrain de part et d'autre de la route actuelle en plus de corriger plusieurs courbes successives. De plus, la proximité des bâtiments à certains endroits requiert de procéder à de nombreuses expropriations ou déplacements (81 bâtiments) et également à des compensations à certains propriétaires (44) pour le rapprochement de la route de leur domicile.

5.2 Route 138 dans l'axe actuel avec emprise réduite à 14,5 mètres (option 2)

Afin de diminuer l'ampleur de l'expropriation, la possibilité de construire une chaussée avec des accotements réduits sera analysée. Cette option n'est habituellement pas favorisée au Ministère sur une route nationale n'offrant pas d'itinéraire alternatif aux usagers. Par contre, lorsque le bilan des impacts montre un résultat négatif, il peut être louable de diminuer l'ampleur des accotements. Les accotements, sur une route nationale en milieu urbain, permettent à un véhicule en panne, un véhicule utilitaire ou un véhicule d'urgence de se ranger sur le côté de la route sans obstruer la voie contiguë de circulation. Le fait de réduire la largeur des accotements signifie qu'on accepte occasionnellement cette perte de fonctionnalité. Cette perte peut être plus ou moins importante en fonction de la largeur retranchée.

Outre l'expropriation de bandes de terrains, le nombre de propriétés touchées de façon importante, soit par une expropriation complète, un déplacement ou requérant un dédommagement est diminué sensiblement. Au total, ce sont 14 propriétés de moins (respectivement 10 et 4) qui sont touchées en retranchant une largeur supplémentaire de deux mètres.

5.3 Tracés de contournement (options 3, 4, 5 et 6)

Il est difficile d'améliorer la cohabitation entre les usagers locaux et les usagers en transit puisque ces derniers représentent plus de 70 % de toute la circulation. Dès lors, la réalisation d'une route de contournement est un moyen très efficace de réduire l'impact de cette circulation de transit sur le milieu. Elle a comme principal avantage d'améliorer la qualité de vie des résidents tout en permettant de mettre en valeur l'espace routier pour le bénéfice social et

économique de la communauté. Cette option présente l'avantage de transférer toute la circulation lourde autre que locale et une grande partie du trafic léger sur le nouvel axe. Il est également possible de prévoir des voies de dépassement sur cette route de contournement, améliorant du même coup la sécurité et la fonctionnalité de la route nationale.

En optant pour l'une des options de contournement, il faut également considérer la vétusté de la route actuelle qui a grand besoin d'être rajeunie à court terme. Les travaux requis sur la route actuelle seraient de moindre envergure en raison de l'abaissement de son niveau hiérarchique (route 138 dans la zone urbaine passe de « nationale » à « locale ») et du fait qu'aucune expropriation ou achat d'emprise ne serait requis.

Par contre, les deux seuls vrais éléments négatifs résultant de cette alternative se trouvent au niveau de l'économie locale. Le premier est imputé aux commerçants (stations-services et marché d'alimentation) qui verraient une diminution de l'achalandage de leur clientèle non locale. Le deuxième se refléterait sur la municipalité puisqu'elle aurait à sa charge l'entretien d'un tronçon supplémentaire de route subventionné en partie par le MTQ (route locale).

5.3.1 Tracé de 1977 (option 3)

En 1977, le Ministère proposait un tracé d'une longueur de 8,1 km qui débutait du côté de la Baie-des-Bacon et se terminait directement à l'ouest du pont de la rivière Éperlan. À cette époque, les autorités municipales n'avaient pas été consultées dès le départ sur le projet et avaient demandé par la suite des changements aux plans. Ceux-ci avaient été jugés trop onéreux par le Ministère. Ainsi, le projet avait été retiré de la programmation et tous les travaux alors réalisés tels que l'arpentage, les sondages ainsi que les négociations pour l'expropriation avaient été suspendus.

Ce tracé comporte effectivement de nombreuses lacunes : il longe les résidences sur plus de 3 km, à une distance variant de 50 à 100 m; il est localisé, par endroits, près de coulées d'argile; sur les derniers 400 m du côté est, il suit sensiblement le même tracé que l'existant, dans la zone de vitesse affichée à 50 km/h.

5.3.2 Tracé « Nord » (option 4)

Un nouveau tracé a été élaboré. Celui-ci passe en moyenne à plus de 800 m au nord de la 138 actuelle. Il a comme principal avantage de permettre le maintien d'une vitesse de 90 km/h sur toute la section contournée, ce qui représente un grand avantage pour la fluidité et la sécurité. Sa longueur est de 8,5 km. Il débute au chaînage 11+000 de la section 090 et se termine à environ 450 m à l'est du pont de la rivière Éperlan.

Ce tracé « nord » a aussi ses inconvénients : il passe dans de nombreuses cicatrices de terrain à l'approche de la rivière Éperlan (complications aux niveaux des travaux et de la stabilité de la route à long terme); il traverse une zone rocheuse très accidentée sur plus de 2 km; la traversée de la rivière Sault-au-Mouton est compliquée par la hauteur des remblais de part et d'autre de la rivière et par la portée du pont (\cong 200 m); la mauvaise qualité du terrain dans le secteur est impliquée des quantités faramineuses d'emprunts.

5.3.3 Tracé « Mitoyen » (option 5)

À la suite de visites sur le terrain, d'une implantation préliminaire ainsi qu'à la réalisation de cartes numérisées, un tracé mitoyen d'une longueur totale de 8,5 km a été étudié. Du côté de l'ancienne municipalité de Sault-au-Mouton, il suit sensiblement le tracé de 1977, à quelques exceptions près, afin d'éviter les secteurs en déblai-remblai et les affleurements rocheux de faible épaisseur. Du côté de Saint-Paul-du-Nord, il passe en moyenne à mi-chemin entre le tracé de 1977 et le tracé nord. Ainsi, on s'éloigne suffisamment des résidences tout en évitant les cicatrices de terrain

principales. Enfin, la traversée de la rivière Sault-au-Mouton se réalise sur des approches de sable à un niveau acceptable. Il faut prévoir une pile d'environ 25 m de hauteur au centre de la rivière avec un pont d'une portée de l'ordre de 120 m. Six résidences seront touchées du côté est et deux du côté ouest.

5.3.4 Tracé « Mitoyen modifié » (option 6)

Une bonne partie des coûts de l'option précédente est associée à l'importance des coupes de roc. Un tracé « mitoyen modifié » a été élaboré pour éviter ce secteur montagneux. Ainsi, le tracé précédent a été modifié sur 1,5 km du côté est. L'inconvénient majeur de cette solution est lié au rapprochement du contournement à la portion est du village. Environ dix résidences du côté est et deux à l'ouest sont touchées par cet option, mais ces valeurs sont sujettes à changement. Cette solution est considérée comme étant optimale face aux objectifs visés.

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 % à la suite des expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Actuellement, le MTQ n'est propriétaire ou n'a la gestion que de l'emprise sur laquelle la route 138 est construite. Aucune démarche n'est encore entreprise pour procéder à l'acquisition des surfaces nécessaires à la construction de l'une ou l'autre des options présentées plus haut.

Cependant, une évaluation rapide permet de constater que, dans le cas des options 1 et 2 qui laissent la route 138 dans son tracé actuel, environ 90 % des surfaces nécessaires à l'élargissement de la route sont de propriété privée. Les 10 % restants appartiennent aux compagnies de services publics.

Dans les cas de contournement de l'agglomération (options 3, 4, 5 et 6), les proportions sont semblables puisque ces tracés passent en très grande majorité sur les terrains privés. Un seul terrain est de tenure publique.

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.).

À la suite de la consultation publique par le BAPE et l'obtention du décret gouvernemental (Certificat d'autorisation de réalisation), le MTQ procédera aux sondages géotechniques pour bien connaître les caractéristiques du sol. Ensuite, les plans et devis définitifs seront réalisés. Il est suggéré de débiter le contournement par le tronçon de Sault-au-Mouton (phases 1 et 2) et de se raccorder à la route 138 existante via la future route collectrice (chemin du lac des Cèdres). La municipalité pourrait effectuer simultanément ses travaux d'assainissement des eaux dans l'ancienne section de Saint-Paul-du-Nord où il est possible d'utiliser un chemin temporaire de déviation de circulation à moindre coût. Par la suite, la phase 3 pourrait être réalisée pour compléter le contournement.

Phase 1 : de l'extrémité ouest jusqu'au chemin de la rivière Sault-au-Mouton;
 2 : du chemin de la rivière Sault-au-Mouton jusqu'au chemin du lac des Cèdres;
 3 : du chemin du lac des Cèdres jusqu'à la rivière Éperlan, à l'extrémité est.

Il faut préciser que, pour que la municipalité de Longue-Rive puisse procéder aux travaux d'assainissement des eaux dans ses limites, de manière efficace et sans l'encombrement de la circulation routière continue, une voie temporaire de contournement de l'agglomération sera nécessaire de toute façon. Une fois ces travaux d'assainissement complétés, la voie de contournement pourrait devenir permanente.

Selon la séquence d'intervention sur les trois tronçons, les plans d'acquisition seront préparés et les surfaces nécessaires aux travaux seront ensuite libérées pour permettre les déplacements d'utilités publiques.

Parallèlement, le MTQ procédera aux appels d'offres et l'entrepreneur pourra ensuite débiter le déboisement des tronçons, la construction des accès et le dynamitage, dès que les transferts de gestion et/ou les acquisitions seront complétés.

Si une des options de contournement était retenue, il faudra prévoir la construction d'un pont pour traverser la rivière Sault-au-Mouton et procéder à du dynamitage en quelques endroits le long du tracé.

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.).

Les variantes 1 et 2 présentent des tracés en milieu bâti. Il faudra donc réserver une partie des budgets du projet pour l'acquisition des surfaces nécessaires le long de la route 138 actuelle (respectivement 81 et 71 terrains, résidences ou bâtiments concernés) et pour le déplacement des services publics. De plus, la vitesse affichée dans les limites du village ne pourra être augmentée. Cet aspect de la problématique n'améliorera en rien la fluidité du trafic en transit, ni les problèmes occasionnés par le bruit et les vibrations, au contraire.

Quant aux variantes 3, 4, 5 et 6, et selon la distance de chacune par rapport au milieu bâti, presque toute la longueur de leur tracé sera construite en milieu forestier. Par contre, la partie est de ces tracés (près du pont de la rivière Éperlan) devra être réaménagée pour permettre un accès plus sécuritaire à la route 138. Certaines résidences de ce secteur seront déplacées sur leur terrain pour diminuer les inconvénients associés à la circulation à haute vitesse. Un nouvel accès à angle droit, par rapport à la route 138, et une voie d'évitement pour assurer la sécurité des usagers seront aménagés à l'ouest du pont de la rivière Éperlan. L'acquisition de surfaces et de terrains privés sera toujours nécessaire mais elle sera d'une envergure beaucoup moindre que dans le cas des options 1 et 2.

Le fait de procéder de façon évolutive (par phase) permettra une meilleure compatibilité des usages, tant de la route 138 que de la voie de contournement durant la période des travaux.

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).

Si une des options de réaménagement de la route 138 dans son axe actuel était retenue, il faudra s'attendre à des répercussions importantes à court et à long terme. En effet, comme la municipalité souhaite profiter du Programme d'assainissement des eaux de son réseau parallèlement aux travaux du MTQ, et en supposant qu'il n'y ait pas de voie de contournement temporaire, ce sera la cohue dans la municipalité pendant la période des travaux. Au trafic local et à celui en transit se superposeront les déplacements de la machinerie et du camionnage. Il faudra contourner les excavations et les remblais à très faible vitesse. Les riverains, en plus d'être déjà très rapprochés du centre de la route, subiront le bruit et la poussière. De là, la nécessité de construire, de toute façon, une voie de contournement, au moins temporaire, pour y transférer tout le trafic en transit et libérer les aires de travail. Cependant, si on choisit d'éloigner cette voie de contournement de l'axe bâti, il faudra tout de même construire un nouveau pont sur la rivière Sault-au-Mouton et dynamiter pour construire certains tronçons. Enfin, une fois les travaux terminés dans la municipalité, il faudra réaménager cette voie de contournement et tenter de lui redonner son aspect naturel. Cette cicatrice demeurera évidente pendant des années.

Si une des options de contournement était retenue, le nouveau pont de la rivière Sault-au-Mouton, le tracé (incluant des voies de dépassement) et les chemins d'accès pour y raccorder l'actuelle 138 pourront, dès lors, être construits selon les normes du MTQ et pour une durabilité associée au long terme. Le tout par tronçons ou phases, comme il est décrit à l'item 7 et à l'avantage tant des usagers en transit qu'aux résidents de la municipalité qui espèrent voir ces travaux débiter le plus tôt possible.

Dans cette optique, il est aussi prévu que le MTQ s'entende avec la municipalité pour aménager des espaces le long des accès collecteurs, en dehors des emprises sous la gestion du MTQ, et ainsi favoriser l'installation de commerçants qui offriront leurs biens et services, comme c'est le cas des voies de desserte.

Enfin, toujours si une variante de contournement était retenue, le MTQ devra céder la gestion de la route 138 actuelle à la municipalité. Cependant, des ententes municipales-gouvernementales s'appliquent à ce type de rétrocession.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Selon les différentes phases de réalisation du projet.

L'échéancier proposé est relativement serré. D'abord, nous prévoyons déposer l'étude d'impact (en respect de la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route*) à la Direction des évaluations environnementales (DEE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENV) en janvier 2002 pour que l'étape de consultation publique par le Bureau d'audiences Publiques en environnement (BAPE) se mette en marche dès septembre 2002. Compte tenu que la population et les édiles municipaux de Longue-Rive souhaitent le début des travaux dès que possible, nous ne prévoyons pas d'opposition majeure ni systématique au projet. Nous espérons donc recevoir le décret gouvernemental (Certificat d'autorisation de réalisation) vers le mois de mars 2003.

Par la suite :

- Sondages géotechniques, plans et devis définitifs, adaptés aux demandes du BAPE (s'il y a lieu)..... Mars 2003 + (en tronçons)
- Plans d'acquisition préparés pour septembre 2003
- Surfaces nécessaires aux travaux libérées pour avril 2004
- Déplacements d'équipements de services publics terminés en juin 2004
- Début des travaux été 2004
- Travaux échelonnés sur deux ans..... 2004-2005 et 2005-2006

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.

Pour des raisons évidentes d'économie d'échelle, il est tout à fait plausible de croire que la municipalité de Longue-Rive verra à ce que les travaux d'assainissement des eaux aient lieu en même temps que les travaux qui seront entrepris par le MTQ.

Comme ces travaux du MTQ seront complets en eux-mêmes et s'inscrivent dans les objectifs du Plan de transport de la Côte-Nord et dans la mission du ministère des Transports du Québec, qui est « d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions », aucune phase ultérieure ou projet connexe ne s'y rattache.

12. REMARQUES

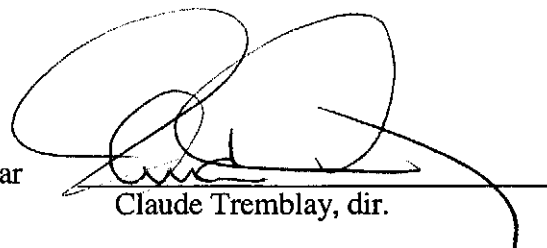
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Aucune remarque.

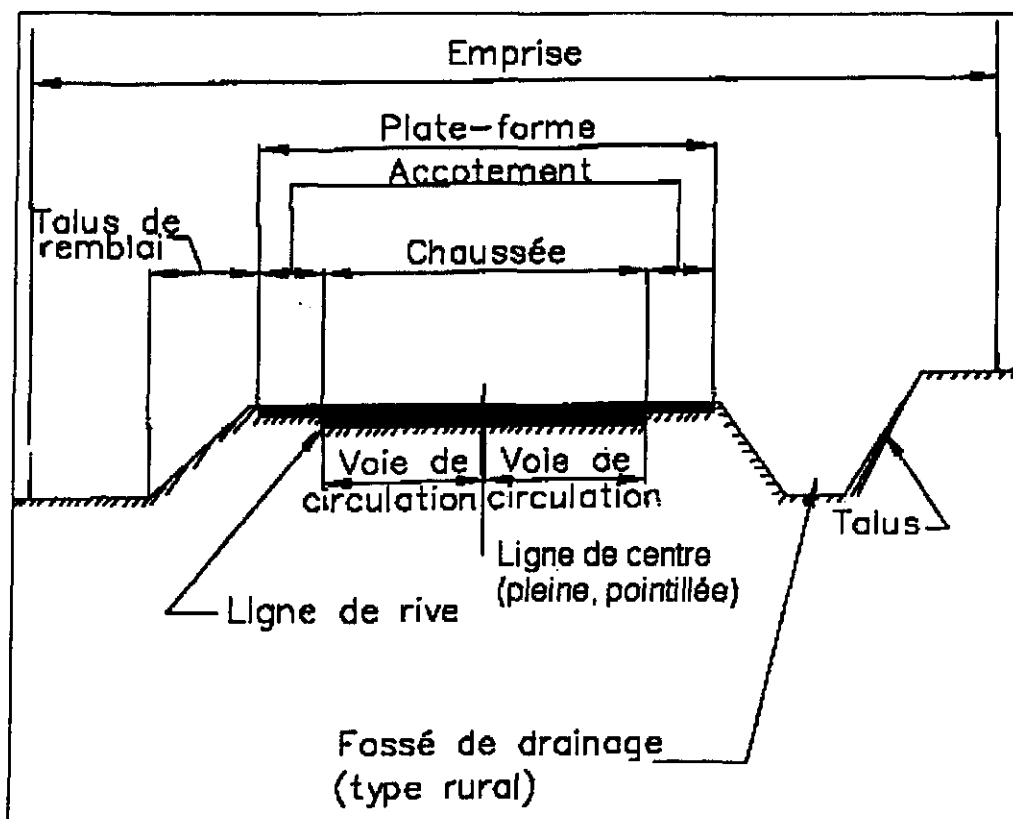
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 15 janvier 2002

par


Claude Tremblay, dir.

LEXIQUE



Courbe sous-standard : courbe dans laquelle la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire (vitesse à laquelle on peut circuler sans percevoir de poussée brusque vers l'extérieur) est plus grande ou égale à 10 km/h.

Drainage urbain : système ordonné de drainage, comprenant puisard et conduite. La zone de drainage est le plus souvent délimitée par une bordure surélevée.

Drainage (type rural) : drainage ouvert, l'eau s'écoule dans des fossés.

Emprise : surface de terrain affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances (incluant les fossés).

Ligne de rive : ligne peinte sur les bords de la chaussée pour délimiter la fin de la voie de circulation et le commencement de l'accotement.

Mouvement différentiel : mouvement du sol (gonflement) dû à la différence de gélimité (gel) des matériaux sous-jacents.

Profil : Géométrie générale de l'axe d'une route ou d'une rue en relation avec la topographie du terrain.

Profil en long : représentation des changements de pentes de la chaussée suivant le tracé en plan.

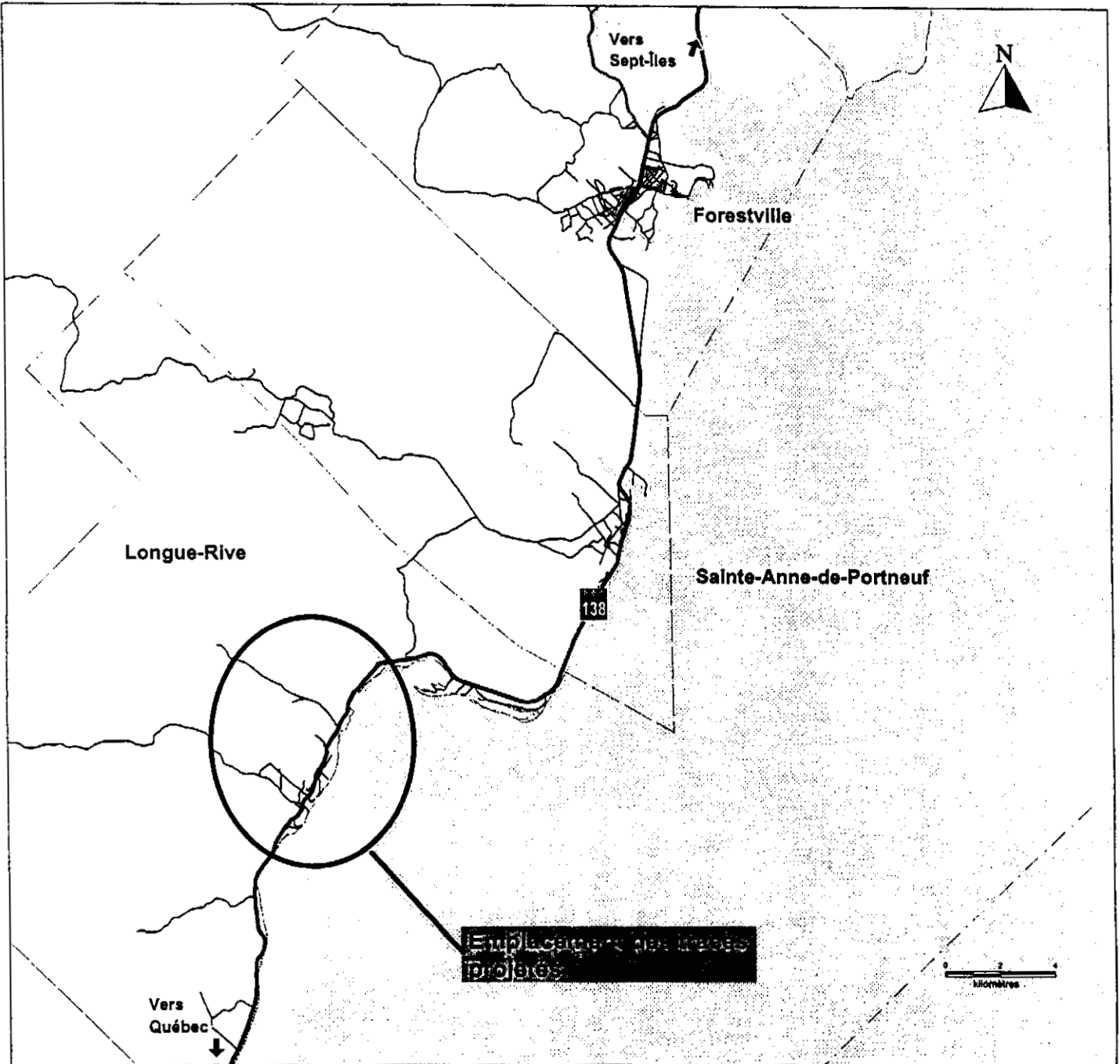
Regard-puisard : puisard pour capter l'eau de ruissellement qui fait aussi fonction de regard et dont le couvercle est une grille (« manhole » en anglais).

Distance de visibilité d'arrêt : distance nécessaire au conducteur d'un véhicule roulant à une vitesse donnée pour immobiliser son véhicule après avoir aperçu un objet sur la chaussée (influencée par les courbes et les collines).

Voie de circulation : bande de chaussée sur laquelle se fait la circulation dans une direction seulement et qui est suffisamment large pour que les véhicules y circulent de manière sécuritaire.

Nature des travaux:

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138 À LONGUE-RIVE



N° de contrat: -

N° de plan:

Route: 00138

Chemin:

Municipalité: Longue-Rive

MRC: La Haute-Côte-Nord

Circons. élect.: Saguenay

Nombre de voies: _____

Divisées

Non divisées

Accès: _____

Contrôlé

Libre

Emprise minimale: --

_____ mètres

Longueur: 9 @ 10

_____ kilomètre(s)

Chaînages: -

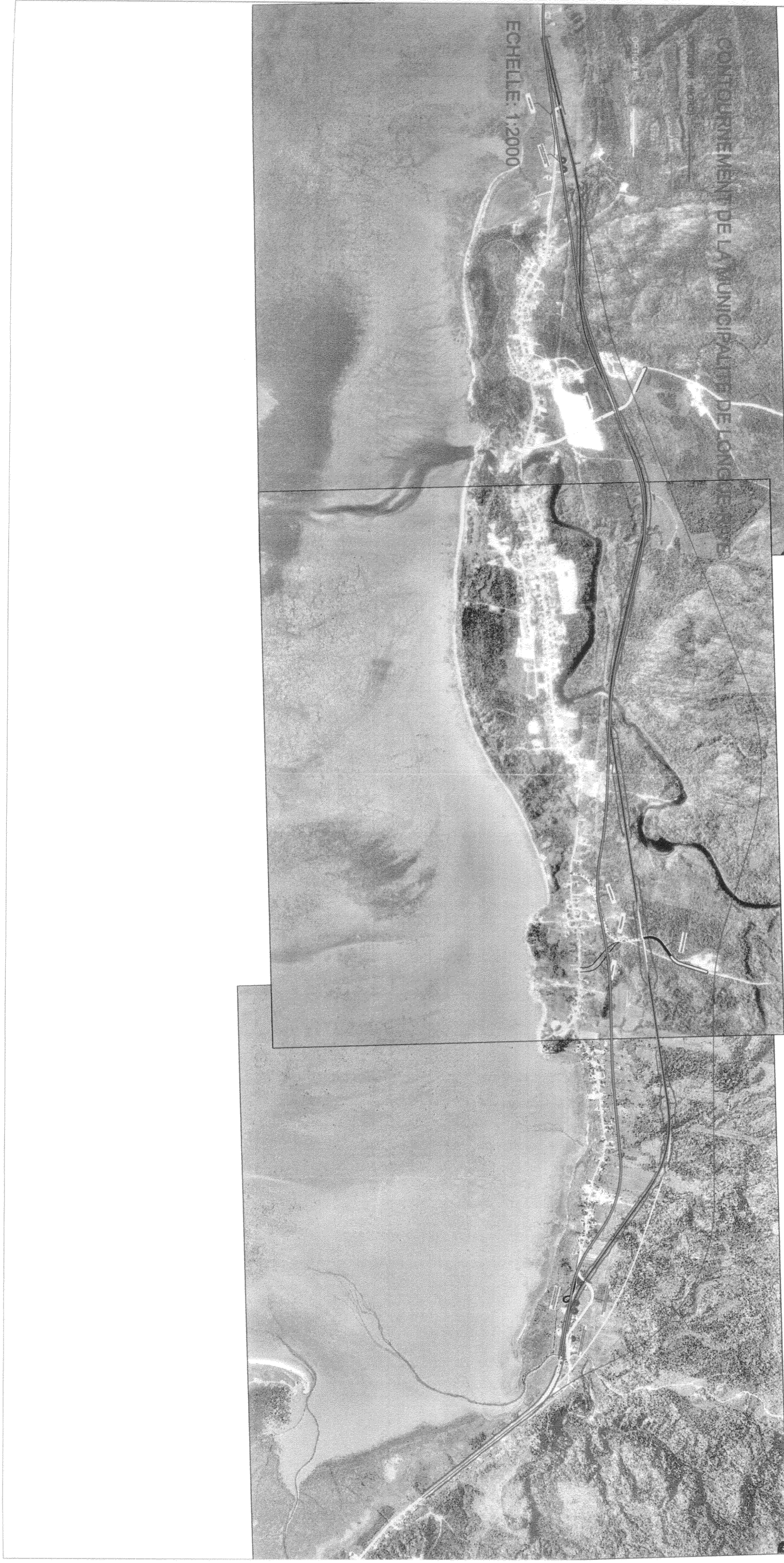
Service des inventaires et du Plan

Préparé par: Simon Gagné

Dir: Côte-Nord

C.S.: Bergeronnes

Date: 18 juin 2001



CONTOURNEMENT DE LA MUNICIPALITE DE LONGUEPERRÉ

ECHELLE: 1:2000