

**PR4**

Réaménagement de la route 138, secteur  
Sacré-Cœur/Bergeronnes

MRC Haute Côte-Nord 6211-06-013

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138  
MUNICIPALITÉS DE SACRÉ-CŒUR ET LES BERGERONNES**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
ADDENDA N° 2**

**MODIFICATION DU TRACÉ**

**PROJET N° : 20-3574-8913**

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138  
MUNICIPALITÉS DE SACRÉ-CŒUR ET LES BERGERONNES**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

**ADDENDA N° 2**

**MODIFICATION DU TRACÉ  
À L'OUEST DE LA COURBE DE LA CÔTE ARSÈNE-GAGNON**

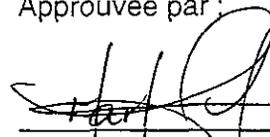
Présentée à :

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
Direction régionale de Baie-Comeau  
et  
Service du Plan, de l'Analyse et du Soutien technique

Préparée par :

  
Stéphanie Besner, biol., M.Sc.

Approuvée par :

  
Marthe Robitaille, biol., M. Env.  
Chargée de projet

**GROUPE HBA EXPERTS-CONSEILS SENC**

150, rue Marchand, bureau 600  
Drummondville (Québec)  
J2C 4N1

Tél. : (819) 478-8191

Fax : (819) 478-2994

Courrier électronique : [hbadrv@groupehba.com](mailto:hbadrv@groupehba.com)

PROJET N° : 20-3574-8913

JANVIER 2003

## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

#### *Responsables de l'étude*

Guy Lavoie, chef de service, Direction de la Côte-Nord, Baie-Comeau

Nicolas Tremblay, Chargé de projet, Direction de la Côte-Nord, Baie-Comeau

Pierre Samson, Agent de recherche, Service du Plan, de l'Analyse et du Soutien technique, Québec

### GRUPE HBA EXPERTS-CONSEILS

#### *Chargée de projet*

Marthe Robitaille, biologiste, M. Env.

#### *Rédaction*

Stéphanie Besner, biologiste, M. Sc.

#### *Cartographie*

Jean-Marie Germain, technicien

Michel Bouchard, cartographe

#### *Traitement de texte*

Cynthia Caouette, technicienne en traitement de texte

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. INTRODUCTION.....	1
2. MODIFICATION CONSIDÉRÉE.....	1
3. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION.....	1
4. DESCRIPTION DES IMPACTS ET DES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....	1
4.1 Impacts sur le milieu bio-physique.....	2
4.1.1 Perte de couvert végétal.....	2
4.1.2 Traverses de cours d'eau .....	3
4.2 Impacts sur le milieu humain .....	5
4.2.1 Acquisition d'emprise.....	5

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Bilan des quantités de pavage scarifiées et conservées .....	2
Tableau 2. Bilan quantitatif des modifications à l'habitat du poisson .....	4

## 1. INTRODUCTION

Dans le cadre de son plan d'intervention sur la route 138, entre Tadoussac et Bergeronnes, le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) a confié au Groupe HBA experts-conseils le mandat de réaliser l'étude d'impact sur l'environnement pour un tronçon de route de 5 km situé dans les municipalités de Sacré-Coeur et Les Bergeronnes (Municipalité Régionale de Comté de la Haute-Côte-Nord). Une modification technique ayant été apportée au projet, subséquemment au dépôt du rapport d'étude d'impact sur l'environnement, le présent document se veut un amendement au dit rapport, déposé en juillet 2001.

## 2. MODIFICATION APPORTÉE AU TRACÉ

Une nouvelle tangente de courbe a été attribuée par le ministère des Transports à la route 138 à l'est de la courbe de la côte Arsène-Gagnon, soit entre les chaînages 4+375 et 5+115. Cette modification entraîne le prolongement du projet d'environ 115 m vers l'est et le déplacement du centre-ligne vers le nord pour l'ensemble du tronçon (voir carte 7.1, feuillet 2). Le profil en long sera également légèrement modifié.

## 3. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION

La modification du tracé a été motivée par une amélioration de la géométrie horizontale de la route 138 qui permettra d'accroître la sécurité des usagers sur ce tronçon. La réduction de la courbe verticale à cet endroit permettra également d'améliorer la visibilité et de prolonger la zone de dépassement prévue.

## 4. DESCRIPTION DES IMPACTS ET DES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Nous présentons dans cette section les modifications aux impacts qui avaient été déterminées pour l'ancien tracé du projet de réaménagement de la route 138, ainsi qu'une description des impacts complémentaires associés au nouveau tracé. Des impacts sur le milieu naturel et le milieu humain sont ainsi concernés et décrits en intégrant chacune des phases de réalisation du projet, la localisation, la description et l'évaluation des impacts. Une description des mesures particulières de protection de l'environnement applicables et une évaluation de l'impact résiduel, qui tient compte à la fois des mesures générales et particulières de protection de l'environnement, sont également présentées.

## 4.1 Impacts sur le milieu bio-physique

### 4.1.1 Perte de couvert végétal

- Modification de l'impact D-B-1 (km 4+380 à 4+450 et km 4+900 à 5+115)

La modification du tracé entraîne une légère réduction, par rapport au tracé précédent, des surfaces à défricher et de la perte de couvert végétal ayant une valeur intrinsèque faible. La perte de superficies pour l'ensemble du projet s'élève dorénavant à 33,5 ha, comparativement aux 34 ha estimés antérieurement. L'intensité attribuée à cet impact demeurant inchangée, tout comme son étendue et sa durée, l'importance conférée à cet impact négatif demeure moyenne. Cet impact ne peut être atténué, mais sera toutefois d'avantage compensé par l'augmentation de superficie des secteurs abandonnés de l'ancien corridor routier qui seront scarifiés et remis en végétation (approximativement 2 ha comparativement à 1,5 ha).

Le feuillet 2 de la carte 7.1 présente la modification apportée aux zones de restauration de l'ancien corridor (annexe 1). Les nouvelles quantités de pavage scarifiées, selon les chaînages indiqués, pourront dorénavant être réparties comme suit :

Tableau 1. – Bilan des quantités de pavage scarifiées et conservées

N/P : 20-3574-8913

#### Quantité scarifiée

1 + 700 à 1 + 900	200 m x 10 m =	2 000 m <sup>2</sup>
2 + 400 à 2 + 600	200 m x 10 m =	2 000 m <sup>2</sup>
2 + 700 à 3 + 050	350 m x 10 m =	3 500 m <sup>2</sup>
3 + 500 à 4 + 300	800 m x 10 m =	8 000 m <sup>2</sup>
4 + 450 à 4 + 900	450 m x 10 m =	4 500 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>		<b>20 000 m<sup>2</sup></b>

#### Quantité conservée

0 + 000 à 1 + 700	1 700 m x 10 m =	17 000 m <sup>2</sup>
1 + 900 à 2 + 400	500 m x 10 m =	5 000 m <sup>2</sup>
2 + 600 à 2 + 700	100 m x 10 m =	1 000 m <sup>2</sup>
3 + 050 à 3 + 500	450 m x 10 m =	4 500 m <sup>2</sup>

Quantité conservée		
4 + 300 à 4 + 450	150 m x 10 m =	1 500 m <sup>2</sup>
4 + 900 à 5 + 115	215 m x 10 m =	2 150 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>		<b>31 150 m<sup>2</sup></b>

N.B. Compte tenu des disparités entre les deux tracés, il existe un différentiel de chaînage.

#### 4.1.2 Traverses de cours d'eau

##### ➤ Modification de l'impact T-B-11 (km 4+830)

Le centre-ligne du nouveau tracé ayant été déplacé d'environ 15,4 mètres vers le nord-est et l'emprise projetée de la route étant supérieure à celle de la route actuelle, la construction de l'infrastructure routière nécessitera l'enlèvement d'un ponceau existant sur un ruisseau intermittent tributaire de la rivière des Petites Bergeronnes et l'installation d'un nouveau ponceau décalé en aval de l'actuel. Ces travaux perturberont les berges et le lit du ruisseau et pourraient modifier la qualité de l'eau par la remise possible de sédiments en suspension. La combinaison d'une faible intensité, d'une étendue ponctuelle et d'une durée permanente confère à l'impact de l'enlèvement du ponceau existant et de l'installation du nouveau ponceau une importance faible. En plus de l'application des mesures générales de protection de l'environnement, décrites à la section 6 du rapport d'étude d'impact sur l'environnement de ce projet, et des mesures de protection de l'environnement figurant dans le *Cahier des charges et devis généraux* du ministère des Transports du Québec (1997), la réalisation des travaux en période d'étiage, la limitation de la circulation de la machinerie lourde à l'intérieur de l'emprise et la stabilisation rapide des talus de la route et des berges du cours d'eau, minimiseront l'apport de sédiments dans le ruisseau. La revégétalisation des berges avec des espèces indigènes, recréera des conditions similaires à celles existantes. L'importance de l'impact résiduel sera négligeable.

##### ➤ Ajout de l'impact T-B-12 (km 4+925)

L'emprise du nouveau tracé de la route rejoint la tête d'un second ruisseau sans nom, également tributaire de la rivière des Petites Bergeronnes. Le ruisseau sera chevauché par l'emprise sur une longueur d'environ 30 m, mais ne sera pas traversé par les voies de circulation. Conséquemment, aucun ponceau ne devra être installé sous l'infrastructure de la route. Néanmoins, la route pénètre, à cet emplacement, une zone à risque d'érosion et y demeure jusqu'au raccordement prévu avec la route actuelle, c'est-à-dire sur une distance de 215 m (km 4+900 à km 5+115). Ainsi, une attention particulière devra être portée à la stabilisation des talus de la route ainsi que des berges du ruisseau. L'intensité de l'impact est

estimée faible, son étendue ponctuelle et sa durée permanente. Conséquemment, l'importance de cet impact négatif est considérée faible. Les mesures d'atténuation particulières et générales spécifiées pour l'impact T-B-11 s'appliquent.

Suite à ces modifications d'impacts sur les cours d'eau, le bilan quantitatif des modifications à l'habitat du poisson, présenté dans l'addenda : *Réponses aux questions et commentaires du MENV (2002)* doit être modifié comme suit :

**Tableau 2. – Bilan quantitatif des modifications à l'habitat du poisson**

NOM DU COURS D'EAU ET LOCALISATION	PERTES <sup>1</sup> (M <sup>2</sup> )	GAINS <sup>1</sup> (M <sup>2</sup> )	REMARQUES
Lac Gobeil (km 0 + 000 à 2 + 220)	800	1000	Sur plus d'un kilomètre, la route s'éloigne de la rive. La scarification du tracé actuel et la revégétalisation des berges par des techniques de génie végétal permettra de compenser les pertes encourues.
Petit lac Citadelle (route d'accès au site A de disposition des déblais)	525	0	
Exutoire du lac Gobeil (km 2 + 620)	200	0	
Bras délaissé du lac Jérôme (km 2 + 710 à 2 + 840)	1000	1300	La scarification du tracé actuel, qui traverse le lac Jérôme, permettra de recréer un habitat favorable au poisson.
Cours d'eau Gagnon, à l'exutoire du lac Jérôme (km 2 + 840 à 3 + 060)	0	220	La scarification du tracé actuel, qui longe le cours d'eau Gagnon, permettra de stabiliser et de renaturaliser les berges, recréant ainsi un habitat favorable au poisson.
Ruisseau sans nom (km 3 + 740)	280	200	Le démantèlement du remblai et du ponceau existants et la renaturalisation des berges permettront de recréer un habitat favorable au poisson.
Cours d'eau Gagnon (km 4 + 080)	1050	350	Le démantèlement du remblai et du ponceau existants et la renaturalisation des berges permettront de recréer un habitat favorable au poisson.
Cours d'eau sans nom (km 4 + 820)	30	10	Le démantèlement partiel du remblai et du ponceau existants et la renaturalisation des berges permettront de recréer un habitat favorable au poisson.
Cours d'eau sans nom (km 4 + 925)	35	0	La stabilisation des berges et des talus de la route permettra de limiter les pertes d'habitat du poisson.
<b>BILAN</b>	<b>3920</b>	<b>3080</b>	La mise en place des mesures de protection de l'environnement permettra de compenser l'équivalent d'environ 78,6 % des pertes d'habitat du poisson.

<sup>1</sup> Superficies approximatives.

## 4.2 Impacts sur le milieu humain

### 4.2.1 Acquisition d'emprise

#### ➤ Modification de l'impact AM-H-13 (km 4+600)

La marge de recul avant d'une résidence (numéro civique 32) est de 15,3 m par rapport à la route existante. Selon l'ancien tracé prévu pour le réaménagement de la route 138, cette maison se retrouvait dans l'emprise projetée. Par contre, avec la présente modification apportée au tracé, cette résidence verra plutôt sa marge de recul avant augmentée de 8,9 m (Lot C-2), pour se situer désormais à 24,2 m par rapport à l'emprise du nouveau tracé de la route.

La nature de l'impact lié à la modification du tracé pour le réaménagement de la route 138 sur cette résidence, est conséquemment convertie de négatif à positif. Son intensité est estimée moyenne et puisque son étendue est ponctuelle et sa durée permanente, l'importance conférée à cet impact est moyenne. Le tracé actuel devra être scarifié et on devra aménager le prolongement de l'entrée de cours de cette propriété. De part et d'autre, le terrain devra être nivelé et le sol minéral recouvert d'une couche de sol organique, puis remis en végétation.

#### ➤ Modification de l'impact AM-A-1 (km 4+380 à 4+095)

Deux propriétaires sont maintenant affectés par cet impact. Des pertes additionnelles de superficies cultivées sont envisagées pour ces deux producteurs agricoles. Les travaux affecteront dorénavant une superficie de 2,3 ha (au lieu de 1,2 ha) utilisée pour le pâturage ou cultivée pour le foin, en territoire agricole protégé et aucune superficie (au lieu de 0,4 ha) à l'extérieur du territoire agricole protégé. La scarification de l'ancien tracé permettra même de rétrocéder 0,1 ha de terres agricoles non protégées (Lots B-2, C-1 et C-2). Bien que la modification du tracé augmente les superficies d'emprise à acquérir en territoire agricole protégé ainsi que le nombre de propriétaires concernés par ces acquisitions, ces modifications sont considérées mineures. Conséquemment, l'intensité attribuée à cet impact négatif, permanent et ponctuel, demeure moyenne, ce qui confère également à l'impact une importance moyenne. Les mesures particulières de protection de l'environnement, sont tel que déjà mentionnées, le dédommagement des propriétaires, le déplacement des clôtures existantes ou l'installation de nouvelles clôtures à la limite de l'emprise pour assurer la sécurité des usagers. Il sera également requis d'aviser les propriétaires de la venue des travaux au moins un mois à l'avance et les tenir informé de l'échéancier des travaux.

➤ Modification de l'impact AM-HA-10 (km 3+780 à 4+380)

Les pertes de superficies en terres agricoles, utilisées pour le pâturage ou cultivées pour l'avoine ou le foin, seront réduites pour ce producteur comparativement à celles évaluées pour l'ancien tracé projeté. Les travaux affecteront dorénavant 0,04 ha (au lieu de 0,1 ha), en territoire agricole protégé, et moins de 1,8 ha de cultures (au lieu de 2,3 ha), à l'extérieur du territoire agricole protégé. Considérant que ces modifications sont mineures, l'importance accordée à l'impact antérieurement identifié demeure inchangée, tout comme les mesures associées de protection de l'environnement.

## ANNEXE 1 : CARTE DES IMPACTS MODIFIÉE

---