

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

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

PROJET N° : 20-3574-8913

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

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

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 :

Approuvée par :

Stéphanie Besner, biol., M.Biol. Vég.

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

PROJET N° : 20-3574-8913

SEPTEMBRE 2002

ÉQUIPE DE TRAVAIL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Responsable de l'étude

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

En collaboration avec :

Gaétan Roy, Michel Michaud, Denis Roy, Michel Gourdeau, Charles Morin, Fabien Lecours, Pierre Lord, Jean Dugré, Sylvain Goulet, Pierre Forbes.

GROUPE HBA EXPERTS-CONSEILS

Chargé de projet

Marthe Robitaille, biologiste, M.Env.

Rédacteurs

Stéphanie Besner, biologiste, M.Biol.Vég.
Patrice Bigras, géomorphologue, M.Sc.

Spécialistes

Patrice Bigras, géomorphologue, M.Sc.
Carl Dufault, géomorphologue, M.Sc.
Marthe Robitaille, biologiste, M.Env.
Pierre Arnoux, urbaniste, M.Urb.
Lucie Laperrière, ingénieure et agronome, M.Sc.A.
Jean-Noël Duff, ingénieur forestier, M.Env.
André Moreau, architecte du paysage
Blaise Gosselin, ingénieur en acoustique

Cartographie

Michel Bouchard, cartographe

Traitement de texte

Guylaine Robert, technicienne en traitement de texte

LISTE DES ABRÉVIATIONS

A.A.	Avant l'actuel
B.S.Q.	Bureau de la statistique du Québec
°C	Degré Celsius
CAAF	Contrat d'Approvisionnement et d'Aménagement Forestier
C.D.E.	Centre de développement économique
C.D.P.N.Q.	Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec
cm	Centimètre
C.P.T.A.Q.	Commission de la protection du territoire agricole du Québec
dB(A)	Décibel A
D.J.M.A.	Débit journalier moyen annuel
D.J.M.E.	Débit journalier moyen estival
D.J.M.H.	Débit journalier moyen hivernal
D.O.R.	Document sur les objets de la révision
ha	Hectare
km	Kilomètre
km ²	Kilomètre carré
km/h	Kilomètre par heure
kV	Kilovolt
Leq	Niveau de bruit équivalent
m	Mètre
m ³	Mètre cube
mm	Millimètre
M.A.P.A.Q.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
M.E.	Ministère de l'Environnement du Québec
M.E.F.	Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec
M.F.O.	Ministère des Forêts
M.R.C.	Municipalité régionale de comté
M.R.N.	Ministère des Ressources naturelles
M.T.Q.	Ministère des Transports du Québec
S.A.A.Q.	Société de l'assurance automobile du Québec
T.A.Q.	Tribunal Administratif du Québec
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
<u>1.</u> <u>INTRODUCTION</u>	1
<u>2.</u> <u>MISE EN CONTEXTE DU PROJET</u>	1
<u>2.1</u> <u>Localisation du projet</u>	1
<u>2.2</u> <u>Objectifs et justification du projet</u>	1
<u>2.3</u> <u>Solutions de rechange</u>	7
<u>2.4</u> <u>Aménagements et projets connexes</u>	7
<u>2.5</u> <u>Calendrier des travaux</u>	7
<u>3.</u> <u>DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR</u>	7
<u>3.1</u> <u>Délimitation de la zone d'étude</u>	7
<u>3.2</u> <u>Composantes du milieu physique</u>	7
<u>3.3</u> <u>Composantes du milieu biologique</u>	8
<u>3.4</u> <u>Composantes du milieu humain</u>	9
<u>3.4.1</u> <u>Caractéristiques socio-économiques</u>	9
<u>3.4.2</u> <u>Caractéristiques de l'aménagement du territoire</u>	10
<u>3.4.3</u> <u>Caractéristiques agricoles</u>	12
<u>3.4.4</u> <u>Exploitation forestière</u>	12
<u>3.5</u> <u>Caractéristiques visuelles du paysage</u>	13
<u>3.6</u> <u>Climat sonore</u>	14
<u>3.7</u> <u>Archéologie</u>	15
<u>3.8</u> <u>Éléments d'intérêt patrimonial</u>	15

TABLE DES MATIÈRES
(suite)

	<u>Page</u>
<u>4.</u> <u>DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION</u>	15
<u>4.1</u> <u>Objectifs du réaménagement</u>	15
<u>4.2</u> <u>Détermination des variantes possibles</u>	16
<u>4.3</u> <u>Description technique de la variante sélectionnée</u>	17
<u>4.4</u> <u>Description des sites de disposition des déblais de roc excédentaires</u>	17
<u>5.</u> <u>ANALYSE DES IMPACTS DE LA VARIANTE SÉLECTIONNÉE</u>	18
<u>5.1</u> <u>Description des impacts sur le milieu naturel</u>	19
<u>5.2</u> <u>Description des impacts sur le milieu humain</u>	19
<u>5.3</u> <u>Description des impacts sur les caractéristiques visuelles du paysage</u>	20
<u>5.4</u> <u>Description des impacts sur le climat sonore</u>	20
<u>5.5</u> <u>Description des impacts sur les ressources archéologiques</u>	20
<u>6.</u> <u>MESURES GÉNÉRALES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</u>	33
<u>7.</u> <u>PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI</u>	33
<u>8.</u> <u>CONCLUSION</u>	33

ANNEXE CARTOGRAPHIQUE

LISTE DES TABLEAUX

	<u>Page</u>
Tableau 1 : Synthèse de l'inventaire visuel par unité de paysage	14
Tableau 2 : Description et évaluation des impacts	21

LISTE DES FIGURES

	<u>Page</u>
Figure 1 : Situation du projet	2

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. Chaque année, ce tronçon de la route 138 est le site de nombreux accidents. La géométrie de la route est déficiente avec des courbes sous-standards qui, jumelées à des pentes importantes, rendent la route particulièrement dangereuse. La population locale et régionale a, à maintes reprises, fait pression auprès des dirigeants du M.T.Q. pour que des améliorations soient apportées à ce tronçon de la route 138. L'intervention du M.T.Q. est assujettie au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du gouvernement du Québec.

La présente étude d'impact a été produite en conformité avec la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q. 1981, c.Q-2, r.9), la directive du ministère de l'Environnement et de la Faune (M.E.F.), produite en décembre 1997 (3211-05-356), et le devis d'étude du M.T.Q. produit en octobre 1997.

2. MISE EN CONTEXTE DU PROJET

2.1 LOCALISATION DU PROJET

Le projet de réaménagement de la route 138 est situé dans les municipalités de Sacré-Coeur et Les Bergeronnes, dans la Municipalité Régionale de Comté (M.R.C.) de la Haute-Côte-Nord. Il couvre une distance totale d'environ 5 km (figure 1). Ce projet se veut un réaménagement complet et permanent de ce tronçon de la route 138 afin de répondre aux normes de conception d'une route provinciale avec une vitesse affichée d'opération de 90 km/h.

2.2 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Le présent projet de réaménagement de la route 138 vise à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation sur ce tronçon de route. À chaque année, de nombreux accidents se produisent sur ce tronçon de la route 138 qui, bien que relativement court, présente plusieurs courbes sous-standards et pentes critiques. L'achalandage de plus en plus important de véhicules lourds sur cet axe routier s'ajoute à la problématique reliée à la géométrie de la route et contribue à en réduire considérablement la sécurité et le niveau de service. Le projet permettra donc de corriger les courbes sous-standards par une géométrie améliorée. Par ailleurs, l'ajout de voies auxiliaires pour véhicules lents améliorera la fluidité de la circulation et rendra ce tronçon de route conforme aux normes de sécurité actuelles.

Figure 1 : Situation du projet

Verso figure 1

◆ **Importance régionale de la route 138**

La route 138 constitue un axe de développement stratégique majeur pour la Côte-Nord. Elle assure les échanges entre la région de Charlevoix ainsi que celles plus à l'ouest avec une grande partie de la Côte-Nord, jusqu'à la municipalité de Natashquan à l'est. Trois routes numérotées rejoignent la route 138 à l'est de Tadoussac. Il s'agit de la route 172, qui permet les liaisons avec le Saguenay - Lac Saint-Jean, de la route 385 qui relie Forestville aux secteurs d'exploitation forestière et de la route 389 qui relie Baie-Comeau aux infrastructures hydro-électriques de la rivière Manicouagan (barrages Manic 2, 3 et 5) ainsi qu'à la municipalité de Fermont plus au nord et, plus à l'est, à la trans-labradorienne qui donne accès au Labrador. De par sa localisation, le tronçon à l'étude joue donc un rôle névralgique comme porte d'entrée ouest sur la Côte-Nord puisqu'il constitue, pour les utilisateurs en provenance des autres régions du Québec, le seul accès, par voie terrestre, à l'ensemble du réseau routier de la Côte-Nord.

◆ **Caractéristiques de la circulation**

Selon les données des stations de comptage permanentes de la Côte-Nord et celles obtenues à la Société des traversiers du Québec, le débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) sur la route 138 atteignait, en 1997, près de 2 000 véhicules à la traverse de Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac et près de 2 700 véhicules à l'est de la route 172. Le débit journalier moyen estival (D.J.M.E.) à la traverse dépassait légèrement les 3 000 véhicules. Pour 1994, dernière année pour laquelle les données disponibles sont complètes et représentatives, les pics journaliers des journées les plus achalandées en juillet et août, soit les vendredi et dimanche, varient entre 4 900 et 5 300 véhicules, à la station de comptage de Baie-Sainte-Catherine, soit environ 2,4 fois le D.J.M.A.

Les données compilées par la Société des traversiers, entre 1967 et 1997, indiquent un taux de croissance moyen annuel de 4,25 %. La croissance observée du D.J.M.E., entre 1977 et 1995, au compteur permanent de Baie-Sainte-Catherine, est de 3,75 % et se situe près de la croissance annuelle du D.J.M.A. pour cette période.

◆ **Composition du trafic**

Selon les relevés de la Société des traversiers à la traverse de Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine, le nombre de camions, camions-remorques et autobus transportés chaque mois au traversier est relativement stable au cours d'une année, même si le pourcentage de véhicules lourds varie en raison des fluctuations saisonnières du trafic automobile et ce, tout particulièrement durant la saison estivale. En 1997, le pourcentage moyen se situait aux environs de 21 %, ce qui représente 12 800 véhicules lourds par mois.

Entre 1983 et 1997, le nombre de camions-remorques a connu une croissance importante de 9,8 %, passant de moins de 40 000 véhicules en 1983 à près de 130 000 véhicules en 1997. Le trafic de camions et d'autobus a connu une augmentation moindre, soit respectivement 2 % et 3,2 %, ce qui représentait plus de 19 000 camions et près de 5 000 autobus en 1997. Les produits issus de l'exploitation forestière constituent la principale composante de la flotte de véhicules lourds circulant sur la Côte-Nord, selon l'analyse des données fournies par le ministère des Ressources naturelles (M.R.N.) et ils représentent près de 40 % du total des véhicules lourds utilisant le traversier à Tadoussac. Ainsi, même si plus de 90 % des marchandises de la Côte-Nord empruntent les réseaux maritimes et ferroviaires, il n'en demeure pas moins que le transport par camionnage prend de plus en plus d'importance.

◆ **Caractéristiques géométriques de la route**

Les déficiences géométriques d'une route sont principalement associées aux pentes critiques, où un camion type gravissant la pente subit une réduction de 25 km/h par rapport à sa vitesse initiale, et aux courbes sous-standards, où la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire est plus grande ou égale à 10 km/h. Entre Tadoussac et Grandes-Bergeronnes, la concentration de courbes sous-standards et de pentes critiques crée de longs intervalles sans possibilité de dépassement qui atteignent près de 11 km. Neuf courbes sous-standards y sont relevées, dont trois dans le tronçon à l'étude, avec une différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire qui atteint plus de 20 km/h.

Pour les camions en provenance de l'usine de taillage Graniber, qui désirent emprunter la route 138 en direction ouest, la côte Arsène-Gagnon constitue une problématique importante puisqu'ils ne peuvent guère accélérer jusqu'au haut de la pente alors que les camionneurs circulant sur la route 138, en direction ouest, ont tendance à accélérer avant le début de la montée pour pouvoir maintenir une vitesse acceptable jusqu'au haut de la pente, ce qui entraîne parfois des situations très dangereuses.

◆ **Profil en travers et état structural de la chaussée**

Pour une route nationale en milieu rural, avec un D.J.M.A. supérieur à 2 000 véhicules, le profil en travers approprié est de type B, caractérisé par deux voies de 3,70 m et des accotements de 3,0 m. Dans le secteur à l'étude, sur près de 3,0 km la largeur des voies n'est que de 3,20 m avec des accotements de 2,1 m. Pour le reste du tronçon à l'étude, la largeur des voies est de 3,30 m avec des accotements de 2,2 m. L'état structural de la chaussée, dans le secteur à l'étude, est considéré bon.

◆ **Niveau de service**

Le niveau de service est une mesure qualitative, sur une échelle de A (meilleures conditions) à F (pires conditions), servant à décrire les conditions qui prévalent dans un courant de circulation et leur perception par les usagers. Une évaluation des niveaux de service actuels sur le tronçon à l'étude de la route 138 démontre que le niveau C est atteint en plusieurs endroits, de même que le niveau D, dans le secteur du lac Jérôme et de la côte Arsène-Gagnon. Ces faibles niveaux de service s'expliquent par une topographie accidentée avec la présence de pentes critiques et un alignement sinueux qui résultent en une absence de visibilité au dépassement sur la plupart des sections.

◆ **Évolution des accidents**

L'évolution observée des accidents survenus sur l'ensemble du Québec, entre 1990 et 1996, démontre une tendance à la baisse, avec une diminution de 6 %. Par contre, sur la Côte-Nord, on a observé pour la même période une hausse de 1,5 %, malgré une diminution du nombre total d'accidents entre 1991 et 1993.

Le dossier statistique de la S.A.A.Q. « Bilan 1996 » indique que 221 accidents sont survenus sur la route 138 pour la période allant de 1992 à 1996, entre Tadoussac et Les Escoumins. Ce dossier démontre que la proportion d'accidents survenus la nuit ou lorsque les conditions de la route sont rendues mauvaises par le climat est supérieure à ce qui est observé sur l'ensemble du réseau routier québécois. La proportion de camions impliqués dans les accidents et la proportion d'accidents mortels, résultant de collisions frontales, sont également plus importantes sur ce tronçon de la route 138.

Parmi les accidents survenus spécifiquement dans le tronçon à l'étude, la côte Arsène-Gagnon a été le site, entre 1992 et 1996, de six accidents. Neuf autres accidents ont été reportés dans les premiers 800 mètres de la zone d'étude, où la route sinueuse longe le lac Gobeil.

◆ **Pression de la population et des autorités municipales**

Les sections précédentes démontrent bien le besoin d'apporter des corrections à la géométrie de la route pour augmenter la sécurité des usagers. En raison des nombreux accidents survenus dans ce secteur, la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord a fait de ce projet sa priorité d'intervention numéro 1. Depuis 1979, et tout particulièrement depuis 1997, diverses pressions ont été exercées auprès des représentants du ministère des Transports du Québec pour que des améliorations soient apportées à la route 138, dont notamment dans le secteur de la côte Arsène-Gagnon.

2.3 SOLUTIONS DE RECHANGE

Étant donné l'importance régionale de ce tronçon de la route 138 et les nombreuses déficiences géométriques qui y ont été identifiées, notamment au niveau de la côte Arsène-Gagnon, l'urgence d'intervenir est probante. L'importance des corrections requises fait en sorte que la presque totalité du tronçon doit être modifiée. Une solution globale pour l'ensemble du tronçon a donc été retenue pour assurer une meilleure sécurité des usagers et une plus grande fluidité de la circulation, évitant ainsi des manœuvres dangereuses de dépassement.

2.4 AMÉNAGEMENTS ET PROJETS CONNEXES

Diverses interventions locales et ponctuelles ont été et seront entreprises sous peu par le M.T.Q. afin de compléter un réaménagement global de cette portion du réseau à l'ouest de ce projet jusqu'à Tadoussac. D'ailleurs, un projet de 7,4 km localisé plus à l'ouest du présent projet fait actuellement l'objet d'une étude d'impact.

2.5 CALENDRIER DES TRAVAUX

La réalisation du projet est prévue pour l'année 2005. Suite à l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement du Québec, le M.T.Q. procédera à la réalisation des plans et devis pour appel de soumissions et à l'acquisition des terrains, bâtiments et autres droits immobiliers situés dans la future emprise.

3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

3.1 DÉLIMITATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude définie pour la réalisation de l'étude d'impact est un corridor de 500 m de part et d'autre de la route 138. Étant donné les caractéristiques du territoire traversé, relief très accidenté, occupation humaine peu présente, absence de site d'intérêt esthétique ou touristique, ce corridor a été jugé suffisant pour l'identification des impacts directs et indirects du projet. De plus, comme il s'agit d'un réaménagement visant la correction de courbes sous-standards et de pentes critiques et compte tenu du relief accidenté, ce corridor de 500 m sera également suffisant pour l'élaboration de variantes de tracé.

3.2 COMPOSANTES DU MILIEU PHYSIQUE

La région à l'étude est située dans le Bouclier canadien et est caractérisée par un substratum rocheux et des tills minces offrant une très bonne résistance à l'érosion. Le relief est montagneux et les sommets, de forme généralement arrondie, avoisinent en moyenne les 200 m d'altitude.

Deux unités physiographiques sont présentes dans la région à l'étude. Dans la moitié sud-ouest, la topographie est caractérisée par une altitude d'environ 110 m, avec des sommets variant entre 150 m et 180 m d'altitude. Plusieurs dépressions rocheuses à la surface du Bouclier sont occupées par des lacs, dont notamment les lacs Gobeil, Jérôme et Petit lac Citadelle.

Les berges du lac Gobeil (km 0 + 100 à 2 + 220) sont principalement constituées par le remblai de l'actuelle route 138, soit des empièvements sur lesquels une végétation arbustive éparse s'est peu à peu implantée. Ces berges ont une hauteur moyenne de 1,5m. En ce qui a trait au délaissé du lac Jérôme, l'eau y est stagnante et le lit se compose de sable fin. La profondeur d'eau moyenne est 0,5 m. La berge sud est constituée par le talus de la route actuelle et la berge nord se présente à l'état naturel. À partir de l'exutoire du lac Jérôme, l'altitude du terrain diminue rapidement de 100 m à seulement 20 m, pour atteindre la vallée à fond plat occupée par la rivière des Petites Bergeronnes, seul cours d'eau d'importance traversant la région à l'étude. Cette rivière présente un cours très méandre dans une plaine d'environ 500 m de largeur dans sa partie aval. Le secteur de la vallée de la rivière des Petites Bergeronnes est occupé par des argiles marines, recouvertes, dans la partie amont, par des sables et graviers d'origine littorale. Ce secteur est susceptible aux décrochements et aux mouvements de masse. Plusieurs talus d'érosion actifs et quelques cicatrices de mouvement de masse y ont été observés. Les berges de la rivière des Petites Bergeronnes sont sensibles à l'érosion.

La zone d'étude est située dans la zone sismique de Charlevoix et, selon les cartes de zonage du risque sismique, établies par la Direction de la physique du Globe du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, la probabilité de dommages causés par un séisme, aux petites structures rigides, est très élevée.

3.3 COMPOSANTES DU MILIEU BIOLOGIQUE

La végétation de la région à l'étude est située à la limite de deux domaines bioclimatiques, soit la sapinière à bouleau jaune et la sapinière à bouleau blanc de l'est. Dans la zone d'étude, la sapinière à bouleau blanc est surtout présente en altitude. Les nombreuses coupes forestières et le déboisement pour l'agriculture ont fait en sorte qu'aujourd'hui la végétation y est principalement représentée par des associations en régénération et des groupements de transition. Aucun peuplement caractéristique du stade climacique n'a été identifié.

Les principaux groupements ayant atteint une certaine maturité sont des peupleraies avec sapins ou épinettes ayant entre 50 et 70 ans, une pessière à épinettes rouges ou noires de 70 ans, une sapinière avec peupliers de 70 ans, ainsi qu'une bétulaie jaune avec résineux de 70 ans. D'autres peuplements d'intérêt ont été identifiés à l'intérieur de la zone d'étude pour leur valeur écologique. Certains de ces peuplements jouent en effet un rôle important dans le contrôle de l'érosion. C'est le cas de la végétation résiduelle bordant la rivière des Petites Bergeronnes.

Selon le Service de la conservation des espèces menacées une plante rare, le potamot nain, variété à Gemmes (*Potamogeton pusillus var gemmiparus*), serait présente à l'intérieur de la zone d'étude. Cette espèce aurait été identifiée en 1979. Des inventaires au terrain ont été réalisés dans le but de caractériser l'habitat et de vérifier la présence de cette plante rare. Une cinquantaine de spécimens correspondant potentiellement à la variété recherchée ont été récoltés pour identification et aucun d'entre eux ne correspondait au *Potamogeton pusillus var. gemmiparus*.

Aucun habitat faunique, au sens du Règlement sur les habitats fauniques, n'a été cartographié pour le secteur à l'étude. La rivière des Petites Bergeronnes présente un bon potentiel pour l'omble de fontaine. D'ailleurs, des frayères y ont été aménagées à l'intérieur du tronçon couvert par la zone d'étude. Le ruisseau entre le lac Long (au sud de la zone d'étude) et le lac Gobeil ainsi que le cours d'eau Gagnon possèdent également un bon potentiel de fraie pour l'omble de fontaine.

Tout le secteur à l'étude présente un bon potentiel pour l'habitat de l'orignal et on y observe la plus forte densité de cette espèce sur la Côte-Nord. L'ours noir est également présent. Ces deux espèces sont les plus recherchées par les chasseurs fréquentant la zone d'étude. Plusieurs petits mammifères fréquentent la région dont le lynx, qui fait partie de la liste des espèces vertébrées susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ou d'intérêt pour le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ).

3.4 COMPOSANTES DU MILIEU HUMAIN

Le tronçon à l'étude de la route 138 est entièrement situé à l'intérieur des limites de la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord, sur des territoires municipalisés. Ce tronçon traverse deux municipalités : Sacré-Coeur (M), dans la partie sud-ouest, et Bergeronnes (CT) au nord-est.

3.4.1 Caractéristiques socio-économiques

Depuis 1986, la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord ainsi que les deux municipalités concernées par le projet ont vu leur population décroître malgré une légère augmentation, entre 1991 et 1996, pour ces deux municipalités, qui n'ont toujours pas regagné leur niveau de 1986. Notons que la municipalité de Bergeronnes, avec 212 habitants, est la moins peuplée de la M.R.C. Des projections effectuées par le Bureau de la Statistique du Québec (B.S.Q.) montrent que la population de la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord devrait continuer à décroître sur un horizon prévisionnel de 20 ans (2016). Il s'agit là d'une baisse marquée de population qui est caractéristique des régions périphériques.

Le tourisme et l'exploitation forestière sont les principales activités économiques dans une région où le secteur primaire regroupe 23,1 % des emplois et le secteur tertiaire 67,7 %. L'agriculture ne constitue pas une activité économique majeure pour la région et elle est principalement concentrée dans la municipalité de Sacré-Coeur, où se retrouve d'ailleurs toute la production laitière de la M.R.C. Tadoussac constitue, pour sa part, la plaque tournante du tourisme dans la région qui a connu un très grand essor depuis une quinzaine d'années.

Les principaux pôles d'emplois de la M.R.C. sont Forestville, Les Escoumins, Sacré-Coeur et Tadoussac. Notons toutefois, que compte tenu de sa population, Bergeronnes se caractérise par un nombre très élevé d'emplois.

3.4.2 Caractéristiques de l'aménagement du territoire

Le tronçon à l'étude de la route 138 est localisé dans un secteur peu habité. Neuf résidences permanentes et douze chalets sont localisés le long de la route 138. Aucune activité commerciale ou industrielle n'est présente dans la zone d'étude, mais l'usine de taillage Graniber, située le long du chemin du lac des Sables, génère toutefois une circulation lourde le long de la route 138 pour le transport de sa matière première.

Tout le secteur de la zone d'étude, situé dans la municipalité de Bergeronnes (CT), appartient à de petits propriétaires privés à l'exception de deux lots qui appartiennent au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec et d'un troisième lot qui appartient au ministère des Forêts. Dans la municipalité de Sacré-Coeur (M), les terres de la zone d'étude sont situées à l'intérieur du domaine public et gérées par le ministère des Ressources naturelles.

Une grande partie des terres publiques de ce secteur est occupée par la Pourvoirie des Lacs à Jimmy enr., qui constitue le seul organisme de villégiature et d'exploitation de la faune de ce secteur. Il s'agit d'une pourvoirie à droits exclusifs pour la chasse, la pêche et le piégeage. À l'exception du chemin d'accès au Petit lac Citadelle, toutes les installations de la pourvoirie sont situées à l'extérieur de la zone d'étude.

Les lacs Gobeil et Jérôme sont le site d'une villégiature extensive. Dans la zone d'étude, seize chalets se trouvent en bordure du lac Gobeil et cinq autres chalets sont situés à proximité du lac Jérôme. Aucun parc ou terrain de camping n'est présent dans la zone d'étude. À l'extrémité sud du lac Gobeil, une petite plage naturelle sans surveillance attire chaque été plusieurs utilisateurs. Une rampe de mise à l'eau directement accessible depuis la route 138 est également présente sur la berge du lac Gobeil.

Un sentier régional de motoneige (314) traverse la zone d'étude, à l'intérieur des limites de la Pourvoirie des Lacs à Jimmy. Ce sentier de motoneige relie Tadoussac à Grandes-Bergeronnes pour, par la suite, aller rejoindre le sentier Trans-Québec (3), à l'ouest du village Les Escoumins.

Parmi les infrastructures d'énergie et de communication, se trouve un réseau de fibres optiques appartenant aux compagnies Bell Canada et Vidéotron. Deux lignes de transport d'énergie électrique traversent également la zone d'étude. L'une à 315 kV, relie le poste Les Basques sur la Côte-Nord au poste Laurentides dans la région de Québec. L'autre à 69 kV relie le poste Les Basques au poste Petit-Saguenay au nord de Québec.

On retrouve une seule carrière dans la zone d'étude, la carrière Colombia, située à l'extrémité est, le long de la route 138. Cette exploitation est privée et n'est pas enregistrée auprès du M.R.N. Une sablière, située en terrain privé, est également présente au niveau de la côte Arsène-Gagnon.

Le ministère des Ressources naturelles (MRN), la MRC de la Haute-Côte-Nord et les municipalités de Sacré-Cœur et de Bergeronnes sont les quatre organismes régissant l'aménagement du territoire de la zone d'étude. Le MRN gère les terres publiques à travers son plan d'affectation des terres publiques et son plan de développement de la villégiature. Toutefois, compte tenu que la plus grande partie de ces terres sont incluses dans des pourvoiries, elles relèvent du MENV. Aucun projet de développement n'est prévu au niveau du territoire public.

Les principaux objectifs d'aménagement et de développement, définis au schéma d'aménagement de la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord (1987), touchent l'agriculture et le domaine récréoforestier. Un plan d'affectation du sol a été élaboré afin de traduire ces objectifs. L'affectation agricole correspond au territoire agricole protégé par la Commission de la Protection du Territoire Agricole du Québec (C.P.T.A.Q.), tandis que l'affectation récréoforestière, où les usages d'exploitation forestière, de villégiature et de récréation sont autorisés, occupe l'espace extérieur à ce territoire. Des normes de protection des bandes riveraines le long des cours d'eau et des routes 138 et 172 font également partie du schéma d'aménagement. Les principaux projets d'aménagement de la M.R.C. dans la zone d'étude concernent le développement de la villégiature au pourtour des lacs. Le réaménagement de la route 138 a aussi été identifié comme prioritaire, principalement en raison de l'augmentation du trafic lourd. Par ailleurs, un projet de piste et d'aménagement cyclable sur la route 172 et la route 138, adopté par la Société d'Aménagement et de Développement du Corridor Récréo-Touristique Côte-Nord (S.A.D.C.R.T.C.N.) et dont le promoteur est la municipalité de Sacré-Coeur, fait partie de la zone d'étude. Enfin, dans la révision de son schéma d'aménagement, la M.R.C. veut, d'une part, procéder à une planification du transport sur le territoire et, d'autre part, mettre l'emphase sur la réfection du corridor de la route 138 situé entre Tadoussac et Les Escoumins.

La réglementation d'urbanisme de Sacré-Coeur vise, quant à elle, un aménagement principalement forestier et récréatif. Elle veut également protéger et mettre en valeur les ressources naturelles et améliorer la qualité visuelle et esthétique du paysage rural. Dans la zone à l'étude, l'affectation des sols est exclusivement récréoforestière. Les usages autorisés sont l'exploitation forestière, la récréation extensive et la villégiature.

De même, la réglementation d'urbanisme de Bergeronnes envisage un aménagement essentiellement forestier et récréatif dans la première partie de la zone d'étude. Dans la seconde partie, elle veut également favoriser l'exploitation des ressources naturelles, tout en conciliant ces activités avec la protection de l'environnement. Dans la zone à l'étude, l'affectation des sols est donc principalement récréoforestière, avec comme usages autorisés l'exploitation forestière, la récréation extensive et la villégiature. La portion nord-est, à l'intérieur du territoire agricole protégé est composée de sols d'affectation agricole.

3.4.3 Caractéristiques agricoles

La M.R.C. de la Haute-Côte-Nord renferme 88 % de la superficie cultivée de la région de la Côte-Nord, et 59 des 87 producteurs agricoles de la région y sont présents. La municipalité de Sacré-Coeur est la principale municipalité agricole de la M.R.C. Toute la production laitière de la Côte-Nord y est d'ailleurs concentrée (5 entreprises).

Dans la zone d'étude, l'agriculture est présente le long de la rivière des Petites Bergeronnes, les meilleurs sols agricoles (classes 3 et 4) étant situés entre cette dernière et la route 138. Sur cette petite partie de la zone d'étude située en territoire agricole protégé, deux producteurs agricoles enregistrés au MAPAQ exploitent les sols pour des cultures fourragères. On y pratique aussi l'élevage de bovins et, plus récemment, celui des brebis.

3.4.4 Exploitation forestière

La zone à l'étude est située dans le secteur Escoumins de l'Unité de Gestion Escoumins – Forestville 91 du M.R.N. Cinq entreprises forestières se partagent ce territoire. Pour l'année administrative 1998-1999, 163 750 m³ de bois ont été attribués dans l'ensemble des CAAF, dont près de 75 % sont détenus par Boisaco inc.

L'exploitation forestière représente l'activité économique la plus importante dans la M.R.C. en termes de création d'emplois (18,6 % des emplois). À l'intérieur de la zone d'étude cependant, les activités forestières sont très peu présentes : aucun aménagement forestier ni coupe forestière n'a été réalisé sur les terres publiques de ce secteur. Seule une plantation d'épinettes de Norvège sur terrain privé a été identifiée.

3.5 CARACTÉRISTIQUES VISUELLES DU PAYSAGE

La zone d'étude est incluse au sein d'une région particulièrement riche à l'égard des références paysagères. La région de Tadoussac appartient à la zone de rencontre du Bouclier canadien et du fleuve, ce qui donne lieu à des paysages de contraste marqué. En comparaison, le milieu à l'étude présente des paysages plus nuancés. Il se situe sur le début du plateau côtier et on y retrouve essentiellement un relief valonneux, un couvert forestier abondant et de multiples lacs. Au niveau de la zone d'étude proprement dite, la route 138 présente, sur une distance d'environ cinq kilomètres, un paysage diversifié, limité par une zone d'accès visuel relativement linéaire.

On retrouve dans la zone à l'étude trois unités de paysage principales. L'unité de paysage lacustre en constitue la partie sud, sur une distance d'environ trois kilomètres, et présente des caractéristiques visuelles intéressantes en raison de la force et de la diversité des éléments qui la composent : les lacs, le relief et la forêt. L'unité de paysage forestier constitue la partie médiane de la zone d'étude, sur un peu plus d'un kilomètre. Elle possède un caractère naturel représentatif mais les panoramas manquent de profondeur et elle se traduit plutôt comme un lien entre les deux éléments de contraste que sont les unités de paysage lacustre et agricole. Cette dernière occupe la portion terminale de la zone d'étude, plaine de dimension réduite s'étendant sur environ six kilomètres le long de la rivière des Petites Bergeronnes. Son intérêt vient principalement des contrastes offerts par l'amplitude des ouvertures visuelles et le caractère propre au paysage agricole. Le tableau 1 présente une synthèse des caractéristiques visuelles du paysage de la zone d'étude par unité de paysage.

Tableau 1 : Synthèse de l'inventaire visuel par unité de paysage

COMPOSANTES DE L'INVENTAIRE	PAYSAGE LACUSTRE		PAYSAGE FORESTIER	PAYSAGE AGRICOLE
	Séquence lac Gobeil	Séquence lac Jérôme		
Champ visuel	Ouvert	Semi ouvert	Fermé	Ouvert
Composition de la mise en scène				
Avant-plan	rive et lac	rive, lac et marais	couvert forestier mixte	champs en pâturage
Second-plan	lac	lac et collines boisées	nil	massifs boisés
Arrière-plan	collines boisées	collines boisées	nil	collines boisées
Éléments d'orientation	linéarité du plan d'eau	diversité des éléments	nil	plaine linéaire
Éléments perturbants	nil	nil	sablière	emprise de la friche
Configuration de la route	linéaire et plane	plane et sinueuse	courbe et pente	linéaire et plane
Intérêt général	force et harmonie de la composition paysagère dynamisme et harmonie des composantes naturelles dans le paysage	mise en scène très animée dynamisme et harmonie des composantes naturelles dans le paysage	caractère naturel du paysage	contraste de la composition paysagère en milieu forestier
Perception du paysage				
champ visuel des usagers de la route	large ouverture rive ouest fermeture rive est	fermeture visuelle avec percée dans l'axe du lac	fermeture visuelle générale	large ouverture générale sur collines et sur encadrement forestier
champ visuel des résidents	proximité de la route en façade arrière (1+500) éloignement relatif de la route (2+500)	proximité de la route en façade avant (2+600 et 2+800)	proximité de la route en façade avant (3+800)	proximité de la route position inférieure pour résidents (4+200)

3.6 CLIMAT SONORE

Le climat sonore actuel a été évalué en réalisant des relevés sur le site et des simulations informatiques. Un relevé de deux heures a été effectué le long de la route 138, à l'est de la côte Arsène-Gagnon, en milieu ouvert. Les simulations réalisées par la suite avec le logiciel STAMINA 2.0 ont permis de qualifier le degré de perturbation actuel causé par le passage des véhicules pour les zones sensibles.

Tous les secteurs habités en bordure de la route 138 ont fait l'objet de calculs de niveaux sonores et de simulation pour la localisation des courbes isophones. Les résultats des calculs des niveaux sonores montrent que les milieux sensibles situés en bordure de la route sont, pour la plupart, moyennement ou fortement perturbés par le bruit de la circulation actuelle.

3.7 ARCHÉOLOGIE

La consultation du registre et des cartes de localisation de l'Inventaire des Sites Archéologiques du Québec (.I.S.A.Q.) du ministère de la Culture et des Communications indique qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu dans les limites de la zone d'étude. De plus, aucun site archéologique n'est actuellement "classé" ou "reconnu" en vertu de la Loi sur les Biens culturels du Québec. La zone d'étude n'a fait l'objet, jusqu'à maintenant, d'aucune recherche archéologique.

Cependant, la forte concentration de sites archéologiques historiques et préhistoriques à proximité de la zone d'étude indique l'importance stratégique de l'embouchure de la rivière Saguenay et du milieu environnemental de Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine pendant ces deux périodes.

3.8 ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Aucun bâtiment à valeur patrimoniale n'est présent dans la zone d'étude.

4. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION

4.1 OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT

Tel que mentionné au chapitre 2 sur la mise en contexte du projet, les principaux objectifs du réaménagement de ce tronçon de la route 138 visent à améliorer la sécurité routière et à assurer une meilleure fluidité de la circulation. L'achalandage important de véhicules lourds, la géométrie déficiente à cause des courbes sous-standards et pentes critiques ainsi que le faible niveau de service de ce tronçon de la route 138 réduisent grandement la sécurité des usagers. Plusieurs plaintes des autorités locales et régionales ont été déposées auprès du MTQ pour que des actions soient entreprises le plus tôt possible pour corriger la situation et ces demandes sont d'autant plus cruciales lorsque l'on considère que les deux principaux moteurs économiques de la région de la Haute-Côte-Nord sont l'exploitation forestière et l'industrie touristique, deux activités pour lesquelles la route 138 constitue le seul lien routier avec les autres régions du Québec.

4.2 DÉTERMINATION DES VARIANTES POSSIBLES

Sur le plan technique, le réaménagement de la route 138 pose certaines contraintes associées à la présence de nombreux lacs et au relief très accidenté par endroits. Les modifications possibles, sur les plans technique et économique, pour faire en sorte que ce tronçon de route présente une géométrie conforme aux standards du MTQ, pour une route de transit importante reliant la Côte-Nord à Québec et au reste de la province, sont donc peu nombreuses.

Depuis la fin des années 70, le MTQ a étudié diverses alternatives possibles pour améliorer les 3,5 premiers kilomètres de ce tronçon de la route 138. Toutefois, toutes les variantes examinées dans l'esprit d'un réaménagement global, suivant les standards du MTQ, entraînaient des coûts tellement élevés que les autorités n'ont jamais consenti à la réalisation de ce projet.

En 1986, dans l'optique d'une réduction des coûts de réalisation, le MTQ a élaboré une première variante de tracé pour ce tronçon de la route 138. Cependant, bien que nécessitant la réalisation de travaux d'envergure, ce tracé n'améliorerait pas de façon satisfaisante la sécurité des usagers, enfreignant plusieurs critères actuels de conception du M.T.Q. : le profil en travers est non conforme, le tracé possède huit courbes sous-standards, le dégagement latéral des coupes de roches limite en certains endroits la distance de visibilité à l'arrêt et est insuffisant pour accumuler la neige et protéger les objets fixes, et l'alignement vertical a été conçu pour une vitesse de base inférieure à la norme. Ne permettant pas d'atteindre les objectifs du projet, ce tracé a donc été rejeté.

En 1997, une nouvelle variante a été élaborée de façon à respecter autant que possible les critères actuels pour une route nationale dont le D.J.M.A. est supérieur à 2000, sans surdimensionnement, et à un coût réaliste pouvant permettre sa réalisation. Des critères techniques et environnementaux ont aussi été retenus - notamment d'éviter tout empiètement dans le milieu aquatique et dans les milieux humides, d'éviter les surlargeurs d'emprise pour minimiser les impacts sur le couvert forestier et de minimiser autant que possible l'ampleur des coupes de roc. La prise en compte de ces critères a mené à l'élaboration de la variante 1997 (tracé A), ainsi que d'une sous-variante pour le secteur de la côte Arsène-Gagnon (tracé B), toutes deux respectant l'ensemble des critères de base, soit un profil en travers de type B et des alignements horizontal et vertical respectant une vitesse affichée de 90 km/h.

Sur la base des critères de conception et des contraintes techniques et environnementales identifiés, elles constituent le meilleur tracé pour améliorer les déficiences géométriques de la route 138. Ce tracé a donc été retenu et sera optimisé au besoin, selon les résultats de l'analyse environnementale présentée au chapitre 5, par l'élaboration de mesures de protection de l'environnement visant à atténuer, compenser ou bonifier les impacts, en particulier pour le tracé B.

4.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA VARIANTE SÉLECTIONNÉE

Le réaménagement de la route 138 inclus les éléments suivants :

- Emprise nominale de 40 mètres suivant un profil en travers de type B sur une longueur de près de 5 km.
- Construction de voies auxiliaires pour véhicules lents en direction ouest entre les kilométrages 4+100 et 1+300.
- Aménagement d'une voie d'évitement en direction est, à l'intersection de la route 138 et du chemin du Lac des Sables.
- Excavation d'un volume estimé à environ 307 000 m³ de roc, dont 273 000 m³ seront réutilisés pour confectionner les remblais requis pour la construction de la route.
- Disposition d'un volume estimé à 34 000 m³ de déblai de roc excédentaire à l'extérieur de l'emprise projetée pour le projet.
- Implantation d'une unité de concassage qui pourrait être installée sur le site de disposition des déblais de dynamitage à environ 300 mètres au sud de l'extrémité du projet.
- Implantation d'une centrale d'enrobage pour la fabrication d'enrobé bitumineux. L'usine temporaire installée dans la zone industrielle de la municipalité de Tadoussac pourrait être utilisée.

L'ouverture de bancs d'emprunt lors de la construction n'est pas requise et la durée des travaux de chantier devrait varier de 15 à 18 mois.

4.4 DESCRIPTION DES SITES DE DISPOSITION DES DÉBLAIS DE ROC EXCÉDENTAIRES

Les dépôts de surface dans le secteur identifié pour la disposition des déblais de roc excédentaires sont principalement constitués de till et de till mince sur roc qui présentent peu de sensibilité à l'érosion. Compte tenu de l'ampleur des volumes à gérer, les sites potentiels disponibles dans le secteur étaient plutôt rares. Les deux sites retenus ont été sélectionnés par photointerprétation, sur la base de critères de végétation, d'habitats fauniques, de cours d'eau et plans d'eau, d'utilisation du sol, d'accessibilité visuelle, de topographie, de proximité des travaux, et d'accessibilité. Tous les ruisseaux ou plans d'eau présentant un potentiel pour la faune aquatique ont été évités. Les seuls cours d'eau présents sont des ruisseaux intermittents ou des résurgences.

Aucun milieu humide pouvant présenter un intérêt pour l'alimentation ou la reproduction de la sauvagine n'a été identifié. Le secteur présente un bon potentiel pour l'habitat de l'orignal et de l'ours noir, ainsi que pour le castor, la loutre, le vison, le renard, le lièvre, le lynx et l'avifaune forestière. Toutefois, il ne constitue pas un habitat unique dans la région puisque le paysage forestier y est plutôt homogène. D'ailleurs aucun habitat faunique n'y a été cartographié.

Aucune plante vasculaire menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'a été rapportée pour ce secteur et aucun groupement végétal d'intérêt phytosociologique n'y a été identifié. Toutefois, certains peuplements possèdent une valeur intrinsèque élevée étant donné leur stade de développement ou une valeur écologique élevée, considérant leur rôle dans la protection des berges contre l'érosion ou comme milieu pour la faune aquatique et semi-aquatique.

L'affectation des sols est exclusivement récréoforestière et ces terres sont situées à l'intérieur du domaine public, géré par le ministère des Ressources naturelles du Québec (MRN). La partie sud-ouest est incluse dans le territoire de gestion de la Pourvoirie des Lacs à Jimmy. Dans la municipalité de Bergeronnes, l'affectation des terres est à dominance forestière, mais permet également des activités agricoles, résidentielles unifamiliales et industrielles. Le potentiel agricole des sols est faible dans ce secteur.

Trois lignes de transport d'énergie électrique de 735 kV traversent le secteur. Une ancienne piste de motoneiges continue d'y être utilisée par les motoneigistes locaux, bien qu'elle ne soit pas entretenue par les clubs de motoneige. Un projet de piste cyclable y est également envisagé par les communautés locales pour relier Tadoussac à Bergeronnes.

5. ANALYSE DES IMPACTS DE LA VARIANTE SÉLECTIONNÉE

Nous présentons dans cette section une description des impacts associés au projet de réaménagement de la route 138 au cours des phases préconstruction, construction, exploitation et entretien de la route. Les impacts sur le milieu naturel, le milieu humain, les caractéristiques visuelles du paysage, le climat sonore et les ressources archéologiques sont décrits en intégrant chacune des phases de réalisation du projet. Le tableau 2, placé à la fin de cette section, présente la localisation, la description et l'évaluation des impacts. Lorsque des impacts de deux types ont été regroupés (ex. : humain et visuel) pour une même composante du milieu, l'évaluation de l'impact prend en considération la perturbation globale de cette composante. On retrouve également dans le tableau 2 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. Les mesures de protection de l'environnement sont soit des mesures d'atténuation, soit des mesures de compensation, soit des mesures de bonification des impacts.

5.1 DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

Les impacts sur le milieu naturel du projet de réaménagement de la route 138 sont principalement associés aux corrections de courbes sous-standards, qui requièrent l'ouverture de nouveaux corridors dans le couvert forestier, et au remplacement ou l'installation de nouvelles structures de traversées de cours d'eau.

Le déboisement de l'emprise, tout au long du tracé, affectera environ 8,6 ha de couvert végétal ayant une valeur intrinsèque élevée. Il s'agit d'un impact résiduel fort, mais qui sera compensé par la scarification des segments de routes abandonnés et la remise en végétation de ces corridors.

Les traversées de cours d'eau affecteront principalement les lacs Gobeil et Jérôme, ainsi que le cours d'eau Gagnon. Le réaménagement de la route entraînera un empiètement dans le lac Gobeil : l'importance globale de l'impact est jugée forte, mais pourra être atténuée, notamment en minimisant les empiètements et le déboisement. L'impact de l'empiètement sur un bras délaissé du lac Jérôme est, pour sa part, jugé faible. Pour le reste, les impacts se traduiront principalement par des perturbations des berges et du lit du cours d'eau Gagnon, pour lesquelles plusieurs mesures d'atténuation sont proposées, telles que l'ajustement du calendrier de réalisation des travaux, la protection de la végétation riveraine existante, le reboisement ou la remise en végétation des berges et le réaménagement d'une prise d'eau au niveau de la côte Arsène-Gagnon.

5.2 DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Les impacts sur le milieu humain sont strictement ponctuels et le projet n'occasionnera pas d'impact sur l'organisation locale et régionale du territoire. Les impacts permanents sur le milieu humain sont principalement associés aux corrections de courbes sous-standards, qui requièrent l'acquisition de nouvelles emprises, ce qui causera le déplacement ou l'acquisition de bâtiments (2 résidences et 5 chalets), la réduction ou l'augmentation des marges de recul ainsi qu'un empiètement de 1,3 ha sur le territoire agricole protégé. Les impacts temporaires sont associés aux inconvénients liés aux activités de déboisement, de terrassement, d'excavation et de dynamitage au cours de la construction. Ces travaux affecteront notamment la Pourvoirie des Lacs à Jimmy ainsi que 11 résidents situés en bordure de la route. La qualité de l'eau pour cinq chalets puisant leur eau potable dans le lac Gobeil et trois résidences puisant leur eau potable dans le cours d'eau Gagnon pourrait être temporairement affectées. Le transport des matériaux et la circulation de la machinerie lourde pourraient également perturber temporairement la circulation pour les usagers de la route. Une fois le projet terminé, le réaménagement de la route 138 devrait avoir des impacts positifs importants sur la sécurité et la fluidité de la circulation, ce qui pourrait se traduire par des effets positifs indirects sur le développement économique de la région.

5.3 DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES CARACTÉRISTIQUES VISUELLES DU PAYSAGE

Les impacts visuels, générés principalement par l'élargissement de l'emprise, la rectification des courbes et certains travaux de reprofilage, seront en général de portée réduite en raison de la nature du paysage et de la perception qu'en ont les utilisateurs mobiles. Les impacts visuels les plus forts se traduisent par une artificialisation des abords de la route et par l'exposition de parois rocheuses, un affaiblissement de la sinuosité de la route et la modification du paysage à proximité des utilisateurs de la plage située à l'extrémité sud du lac Gobeil.

5.4 DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE

Dans l'ensemble, le projet de réaménagement de la route 138 aura un impact positif sur le climat sonore des résidences et chalets qui ne seront pas déplacés pour la réalisation du projet. Pour les résidences et chalets devant être déplacés, il est recommandé de s'assurer que le site retenu présente un climat sonore inférieur à 55 dBA. Tous les impacts résiduels sont positifs.

5.5 DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES RESSOURCES ARCHÉOLOGIQUES

Aucun site archéologique n'étant actuellement connu, classé ou reconnu dans les limites de la zone d'étude, en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec. Cependant, le potentiel archéologique de cette zone, susceptible d'avoir été occupée par des amérindiens à des périodes historique et préhistorique ainsi que par des euro-qubécois, du 17^e au 20^e siècle, reste à déterminer. L'emprise du projet devra donc faire l'objet d'une inspection visuelle et d'un inventaire archéologique systématique afin de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques.

Tableau 2 : Description et évaluation des impacts

(12 pages)

6. MESURES GÉNÉRALES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les mesures générales de protection de l'environnement ont été élaborées et sont disponibles dans la version intégrale de cette étude d'impact sur l'environnement. Ces mesures s'appliquent à l'ensemble du projet. Dans tous les cas où des mesures particulières ont été élaborées (tableau 2), celles-ci ont préséance sur les mesures générales.

7. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

La surveillance environnementale du projet de réaménagement de la route 138, dans les municipalités de Sacré-Cœur et Bergeronnes, s'effectuera en trois phases, soit avant le début des travaux, lors de la préparation des plans et devis, au cours des travaux de construction et au cours de l'utilisation et de l'entretien. De plus, certaines mesures spécifiques seront appliquées avant et pendant les travaux dans l'éventualité de la découverte de vestiges archéologiques.

Le programme de suivi, visant à valider l'efficacité des mesures de protection de l'environnement, concerne, quant à lui, un seul élément. Il s'agit des activités de renaturalisation des emprises de la nouvelle route et des segments abandonnés, des rives des cours d'eau et plans d'eau affectées par le projet, des sites de disposition des déblais de roc excédentaires et des autres sites temporaires utilisés pour les travaux de chantier.

Le détail des programmes de surveillance et de suivi peut également être consulté dans la version intégrale de cette étude d'impact.

8. CONCLUSION

Le projet de réaménagement d'un tronçon de cinq kilomètres de la route 138, situé dans les municipalités de Sacré-Cœur et de Bergeronnes, vise à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation. Chaque année, de nombreux accidents se produisent sur ce tronçon de la route 138 qui présente plusieurs courbes sous-standards et pentes critiques. L'achalandage de plus en plus important de véhicules lourds sur cet axe routier s'ajoute à la problématique reliée à la géométrie de la route et contribue à en réduire considérablement la sécurité et le niveau de service.

La population locale et régionale a, à maintes reprises, fait pression auprès des dirigeants du M.T.Q. pour que des améliorations soient apportées à ce tronçon de la route 138. Ce tronçon de route joue un rôle névralgique dans le développement économique de la région puisqu'il constitue, pour les utilisateurs en provenance des autres régions du Québec, le seul accès par voie terrestre à l'ensemble du réseau routier de la Côte-Nord. Si l'on considère que les deux

principaux moteurs économiques de la région sont l'exploitation forestière et le tourisme, on comprend rapidement toute l'importance que revêt, pour la population et les autorités locales et régionales, le réaménagement de ce tronçon de la route 138.

Le tracé proposé par le M.T.Q. demeure dans l'axe du tracé actuel, de façon à minimiser les impacts sur le milieu, et permettra la correction des courbes sous-standards et des pentes critiques pour respecter les critères actuels de conception du M.T.Q. pour une route nationale, dont le D.J.M.A. est supérieur à 2000 véhicules (type B).

Les impacts sur le milieu naturel sont principalement associés aux corrections de courbes sous-standards, qui requièrent l'ouverture de nouveaux corridors dans le couvert forestier, et au remplacement ou à l'installation de nouvelles structures de traversées de cours d'eau. Le déboisement de l'emprise, tout au long du tracé, affectera environ 8,6 ha de couvert végétal ayant une valeur intrinsèque élevée. Il s'agit du seul impact résiduel fort et négatif qu'occasionnera le projet. Cet impact sera compensé par la scarification des segments de route abandonnés et la remise en végétation de ces corridors. Une attention particulière sera également portée à la remise en végétation des berges des cours d'eau affectées par les travaux.

Les impacts sur le milieu humain sont strictement ponctuels et le projet n'occasionnera pas d'impact sur l'organisation locale et régionale du territoire. Le projet nécessitera le déplacement ou l'acquisition de deux résidences et de cinq chalets qui sont éloignés des noyaux urbains de Sacré-Cœur et Bergeronnes et qui ne sont pas des éléments structurants du territoire. Les autres résidences (5) et chalets (6) situés en bordure de la route 138 verront leur marge de recul, avant ou arrière, augmenter et, par le fait même, leur niveau de perturbation lié au bruit de la circulation diminuer.

Dans son ensemble, le projet de réaménagement de ce tronçon de la route 138 aura un impact positif important sur la sécurité des usagers et sur la fluidité de la circulation grâce à la correction de la géométrie de la route et à l'ajout de voies auxiliaires pour véhicules lents. Ces améliorations de la route pourraient également avoir des effets positifs indirects sur le développement économique de la région, notamment dans le secteur de l'exploitation forestière et du tourisme, qui constituent les deux principaux moteurs économiques de la région.

ANNEXE CARTOGRAPHIQUE
