
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de réaménagement de la route 138
sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-389

Le 4 mars 2004

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Service des projets en milieu terrestre :

Chargée de projet :	Madame Céline Dupont
Analyste :	Monsieur Denis Talbot
Supervision administrative :	Madame Linda Tapin, chef de service
Révision de textes et éditique :	Madame Valérie Blais, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le projet du ministère des Transports (MTQ), faisant l'objet de la présente analyse, consiste à dévier une section de la route 138 de façon à contourner le noyau urbain de la Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf sur le territoire de la Municipalité régionale de comté (MRC) de La Haute-Côte-Nord. Depuis janvier 2004, la Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf a changé de nom pour Municipalité de Portneuf-sur-Mer.

Plus précisément, ce projet comprend la construction d'une section de route de 5,35 km de longueur pourvue de deux voies de circulation. Une bande de 10 mètres de servitude de non-accès sera conservée intacte le long de l'emprise. Des voies auxiliaires sont également prévues afin d'augmenter les possibilités de dépassement, ainsi que des voies de refuge et d'emménagement aux intersections des accès. Trois voies d'accès relieront le nouveau tronçon à l'actuelle route 138 de façon à maintenir le pouvoir attractif du noyau central du village. Le MTQ compte réaliser le projet sur une période de deux ans, alors que la mise en service est prévue pour 2006. Le coût de réalisation du projet est évalué à 9,9 millions de dollars (en 2002). Toutefois, ce montant risque de varier à la suite d'une modification apportée au projet relativement à l'accès n° 2.¹

Le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

L'analyse environnementale de ce projet démontre que les principaux enjeux sont liés aux motifs de sa raison d'être. En effet, le flux grandissant de circulation de transit et du camionnage entraîne des problèmes de congestion et de sécurité dans le noyau urbain. L'augmentation de la circulation entraîne également une détérioration accrue de la qualité de vie des résidents. Les objectifs établis par le MTQ à la suite de l'étude de l'état de la situation visent principalement à améliorer ou à résoudre de façon définitive ces inconvénients. La réalisation du projet de contournement contribuera sans nul doute à l'atteinte de ces objectifs établis à partir des préoccupations exprimées par la Municipalité et la MRC ainsi que par plusieurs citoyens et intervenants locaux et régionaux.

Toutefois, la réalisation du projet risque d'entraîner une perte potentielle de revenu pour certains commerces en raison de la baisse probable de la clientèle de service, ce qui constitue un autre enjeu d'importance. Les mesures compensatoires prévues par le MTQ, pour lesquelles les intervenants du milieu sont invités à jouer un rôle majeur, semblent cependant appropriées et devraient contribuer à réduire l'impact du projet à un niveau acceptable.

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Addenda n° 2: Desserte principale à l'accès n° 2 (chemin privé)*, préparé par Groupe Conseil Genivar, avril 2003, 5 pages.

Enfin, la qualité de l'eau potable des cinq puits municipaux a également été considérée comme étant un enjeu puisqu'il s'agit d'un élément vital pour l'ensemble de la population. Les résultats de l'analyse faite par le MTQ en 2001 indiquent que le projet ne présente aucun risque de contamination. Toutefois, un programme de suivi sur la qualité de l'eau potable sera appliqué. Il s'étalera sur une période minimale de deux ans suivant la mise en service de la route, et ce, pour les cinq puits municipaux.

Le projet entraîne également certains impacts sur le milieu naturel qui peuvent toutefois être limités à des niveaux acceptables compte tenu des mesures proposées par l'initiateur de projet et des recommandations de la présente analyse, telles que la stabilisation des berges et le reboisement des accès temporaires.

Considérant qu'il est justifié, qu'il correspond aux volontés d'aménagement et de développement de la MRC et de la Municipalité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental, nous recommandons l'autorisation du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer selon les recommandations du présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. LE PROJET	2
1.1 Raison d’être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	4
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	12
2.1 Analyse de la raison d’être du projet.....	12
2.2 Analyse des solutions de rechange au projet.....	13
2.3 Analyse des variantes.....	13
2.4 Sécurité et qualité de vie des résidants riverains	14
2.5 Sécurité des usagers et fonctionnalité de la route	16
2.6 Économie locale.....	17
2.7 Qualité de l'eau potable	19
2.8 Autres considérations	19
2.8.1 Impacts lors de la phase de construction	19
2.8.2 Impacts lors de la phase d'exploitation.....	21
CONCLUSION	26
RÉFÉRENCES.....	27

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Route 138 à Portneuf-sur-Mer : étroitesse de la route	3
Figure 2 : Situation générale du projet routier	5
Figure 3 : Variantes de tracé (feuillet n° 1)	7
Figure 3 : Variantes de tracé (feuillet n° 2)	9
Figure 4 : Localisation arbitraire du nouveau chemin rejoignant le chemin de la Forêt .	11

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Liste des unités administratives du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés	29
Annexe 2 : Chronologie des étapes importantes du projet	33

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer initié par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de réaménagement de la route 138 est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route dont l'emprise possède plus de 35 mètres.

Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a fait l'objet d'une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Portneuf-sur-Mer du 25 mars au 9 mai 2003. Au terme de cette période, aucune demande d'audience n'a été déposée.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues de la consultation publique, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

Présentation du rapport

La première section décrit le contexte dans lequel s'inscrit le projet de réaménagement de la route 138 à Portneuf-sur-Mer, présente les motifs à l'appui de sa réalisation et la description des principales composantes du projet. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement fournie par l'initiateur et de ses addenda.

La seconde section contient une appréciation de la justification du projet de même que l'analyse qu'en a fait le MENV en termes d'enjeux.

Enfin, la dernière section amène la conclusion du rapport en présentant un résumé des enjeux et une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet ainsi qu'une recommandation quant à sa réalisation.

L'annexe 1 présente la liste des organismes et des experts gouvernementaux consultés dans le cadre de cette analyse et l'annexe 2 présente la chronologie des étapes importantes du dossier.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Construit en 1933, ce tronçon de la route 138 traversant la Municipalité de Portneuf-sur-Mer n'a jamais connu de travaux majeurs de réfection. S'il répondait à l'époque aux besoins de la circulation locale, il semble en être tout autrement aujourd'hui. L'étude d'impact mentionne que l'étroitesse de la route et la faible marge de recul des bâtiments contribuent à accentuer les problématiques dues à la forte augmentation de la circulation en général et de l'achalandage toujours grandissant des véhicules lourds en particulier (figure 1). Le secteur situé à l'extrême nord du tronçon, près du pont de la rivière Portneuf, constitue une zone accidentogène d'importance en raison d'une pente et d'une courbe sous-standards. De janvier 1993 à décembre 2000, une centaine d'accidents ont été rapportés sur le tronçon de la route 138 à l'étude.

Même si le niveau de service est jugé bon par le MTQ (niveau C), ce dernier précise que les nombreux accès aux propriétés privées ainsi que la formation de pelotons due à l'impossibilité de dépasser les nombreux camions et autres véhicules lents engendrent des comportements dangereux chez les automobilistes.

Le schéma d'aménagement de la MRC de La Haute-Côte-Nord (1987) traduit les préoccupations de ses membres relativement à l'augmentation constante du trafic lourd qui rend prioritaire le réaménagement de la route 138. Il traduit également la volonté de la MRC de voir le MTQ réaliser des études d'impact concernant les projets de contournement de deux municipalités², dont Portneuf-sur-Mer, afin d'évaluer et d'analyser différentes solutions.

En 1998, le conseil municipal adopte une résolution demandant au ministre des Transports de trouver une solution permanente aux problèmes occasionnés par la circulation des véhicules lourds commerciaux dans leur municipalité. Le conseil municipal adresse ensuite une lettre au ministre accompagnée d'une pétition traduisant les préoccupations des citoyens et de la municipalité en termes de climat sonore, de dommages à la propriété (vibrations), d'émanations de poussières et de pollution de l'air, de risques associés au transport des matières dangereuses, d'insécurité et de vieillissement prématuré de la chaussée. Les citoyens ont d'ailleurs formulé de nombreuses plaintes concernant notamment le bruit et les vibrations.

En 2001, une enquête téléphonique menée auprès de 207 résidants a révélé que 63,5 % des répondants préfèrent qu'un nouveau tracé de la route 138 contourne la Municipalité. Quant aux entreprises nord-côtières générant le trafic lourd, elles ont rapporté les problèmes de circulation engendrés par la traversée des villages situés le long de la 138. Pour elles, le réaménagement de cette route dans le secteur de Portneuf-sur-Mer représente une priorité.

² L'autre municipalité est Longue-Rive.

Figure 1 : Route 138 à Portneuf-sur-Mer : étroitesse de la route et faible marge de recul des bâtiments



Selon le MTQ, la réalisation du projet de réaménagement de la route 138 de façon à ce que celle-ci contourne le noyau urbanisé de Portneuf-sur-Mer rejoindrait les trois objectifs fixés à la suite de leur étude de l'état de la situation.

Il s'agit de :

- résoudre, de façon définitive, les inconvénients liés à la circulation régulière et croissante des véhicules lourds et des véhicules en transit passant à proximité des immeubles localisés le long de la route 138;
- résoudre la problématique de détérioration régulière de la chaussée de cette artère principale;
- améliorer la fonctionnalité générale et la fluidité de la circulation.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Localisation

Le projet de réaménagement d'un tronçon de la route 138 est entièrement localisé à l'intérieur de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer sur la Côte-Nord. Ce tronçon débute à l'extrémité sud de la municipalité pour se terminer à l'entrée du pont enjambant la rivière Portneuf (figure 2).

Choix de la variante retenue

Trois variantes de tracé ont été envisagées par le MTQ afin de répondre à la problématique de la route 138 dans le secteur de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer, en se basant sur les objectifs généraux du projet et certains critères d'élaboration (figure 3) :

Variante 1 : Réaménagement de la route 138 dans l'axe du tracé actuel mais à l'intérieur d'une emprise davantage conforme aux exigences d'une route provinciale;

Variante 2 : Construction d'une route selon un tout nouveau tracé passant à l'extérieur du secteur urbain, dans un milieu essentiellement boisé. Cette variante présente deux pentes prononcées et traverse l'emprise de la ligne électrique d'Hydro-Québec à deux endroits ainsi que celle de la ligne d'Innergex. De plus, le tracé empiète largement dans une tourbière ainsi que sur la frange d'une seconde;

Variante 3 : Construction d'une route selon un tout nouveau tracé passant à l'extérieur du secteur urbain, dans un milieu essentiellement boisé. Un peu plus à l'ouest que la variante 2, celle-ci ne comporte qu'une seule pente prononcée, traverse aussi les lignes électriques d'Hydro-Québec et d'Innergex mais sans déplacement aussi important de portiques et de poteaux.

L'analyse comparée a permis au MTQ de discriminer favorablement la variante 3 qui rejoindrait de façon optimale les objectifs du projet ainsi que les préoccupations exprimées par les autorités municipales, par la majorité des citoyens de Portneuf-sur-Mer et par plusieurs intervenants de la Côte-Nord. Sa localisation en territoire public constitue un des principaux avantages invoqués par le MTQ comparativement aux deux autres variantes, étant donné que cela limite le recours à des acquisitions. Par ailleurs, malgré le fait qu'elle implique la perte de superficies ayant fait l'objet de travaux sylvicoles et qu'elle affecte de petites surfaces associées à une zone de conservation et un site d'exploitation de terre noire, le MTQ conclut que la variante 3 présente généralement moins de contraintes environnementales et technico-économiques.

Figure 2 : Situation générale du projet routier



Description technique du nouveau tronçon et des voies auxiliaires

Suivant le tracé de la variante retenue par le MTQ (variante 3), le projet routier de Portneuf-sur-Mer se présente sous l'aspect d'une route nationale normalisée de type B impliquant l'aménagement d'une route à deux voies de 3,7 m de largeur chacune, doublée d'accotements de 3,0 m. D'une longueur de 5,35 kilomètres, ce nouveau tronçon de route sera construit au sein d'une emprise d'une largeur moyenne de 62 m, variant généralement entre 30 m et 75 m. Une bande additionnelle de terrain de 10 m de largeur, appelée « servitude de nonaccès », sera également conservée intacte le long de l'emprise afin d'éviter l'utilisation des abords immédiats de la nouvelle route. Toutefois, des zones d'accès restreint permettront aux utilisateurs possédant des chemins existants, ou des lots adjacents à la route, de poursuivre leurs activités.

Des voies auxiliaires sont également prévues afin d'augmenter les possibilités de dépassement ainsi que l'aménagement de voies de refuge et d'emménagement aux intersections des accès. L'analyse de la sécurité future de la circulation à l'étape de l'ingénierie de conception permettra de préciser l'étendue et la localisation exacte de ces voies auxiliaires. Par ailleurs, en direction sud, à la sortie du pont de la rivière Portneuf, une voie est prévue afin de permettre aux véhicules lourds de gravir la pente ascendante qui sera aménagée à cet endroit.

Accès à la rue principale

Le projet initial présenté dans l'étude d'impact comportait quatre voies d'accès (figure 3).

L'accès prévu au niveau de la rue de la Forêt (accès n° 3) devait constituer un accès majeur puisqu'il est situé près des commerces et des points de services de la Municipalité et qu'il constitue déjà une infrastructure de transport d'importance pour les résidents et visiteurs locaux et régionaux qui fréquentent l'arrière-pays.

Toutefois, après avoir pris en considération les risques d'atteinte à la qualité de l'eau, en raison de la présence d'un puits municipal situé sur la rue de la Forêt, le MTQ a présenté une modification de projet qui est décrite dans l'addenda 2. Il est maintenant prévu de fermer le chemin de la Forêt du côté ouest (côté forêt) de la nouvelle route 138 par le biais d'un monticule reboisé afin que les utilisateurs des chemins forestiers ne l'empruntent plus. En contrepartie, un nouveau tronçon de chemin forestier serait construit en continuité de la rue privée jusqu'au chemin de la Forêt (figure 4). À cette intersection, une nouvelle aire commerciale est également prévue (figure 5).

Le chemin de la Forêt ne constituerait donc plus qu'une voie de service pour les activités du Groupement agroforestier régional et Innergex. La circulation sur cette voie devenant uniquement utilitaire, l'accès n° 3 n'existerait plus.

À la suite de cette modification apportée par le MTQ peu avant la tenue de la séance d'information publique, le projet ne comporte plus que trois accès à la rue Principale (actuelle route 138) depuis le nouveau tronçon (figure 3). Les entrées seront toutes aménagées à 90° et des voies protégées y sont prévues afin de permettre aux usagers d'y accéder de façon sécuritaire. Seule l'emprise de l'accès n° 2 sera acquise par le MTQ, les autres devenant ou demeurant de juridiction municipale.

L'accès, qui sera aménagé à l'extrémité sud du projet (n° 1), constituera la voie d'entrée principale des usagers de la route 138 (figure 3).

Un deuxième accès (n° 2), situé dans la moitié sud de la Municipalité, correspond à la rue privée le long de laquelle se trouvent quatre résidences dont les propriétaires assument actuellement les coûts annuels d'entretien (rue non municipalisée). L'aménagement de cet accès impliquera la réfection et le prolongement de cette rue. Compte tenu de l'espace restreint en zone domiciliaire, son emprise aura une largeur totale de 12 m. Ailleurs, elle aura une largeur de 30 m, soit 15 m de chaque côté du centre ligne.

L'accès nord (n° 4) aura, pour sa part, la particularité de présenter une pente relativement forte de 9,14 %, respectant toutefois les normes de conception routière qui établissent à 10 % la pente maximale des collectrices. Cet accès ne devrait essentiellement être emprunté que par les véhicules automobiles ou récréatifs des résidents du secteur et des touristes.

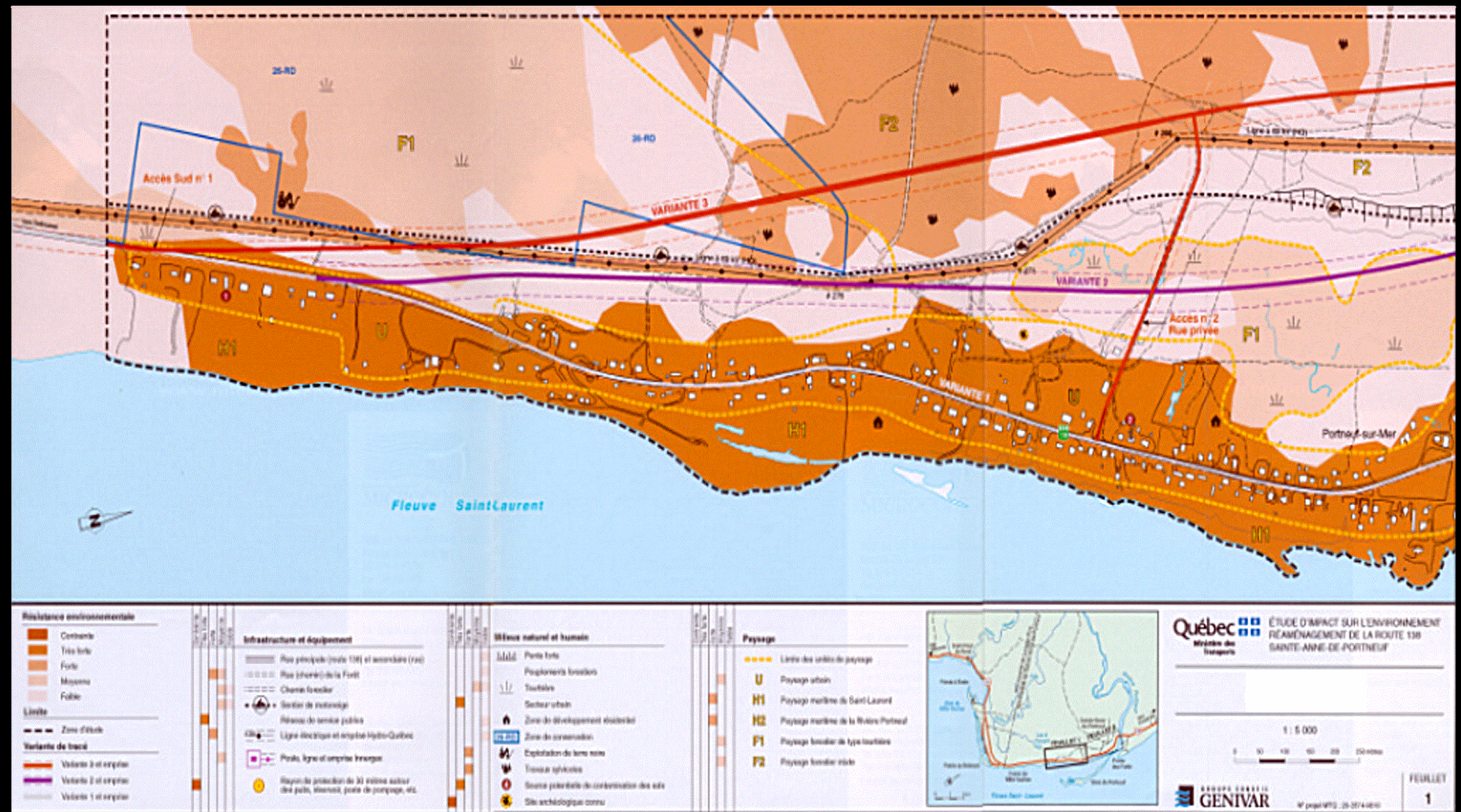


Figure 3 : Variantes de tracé (feuillet n° 2)

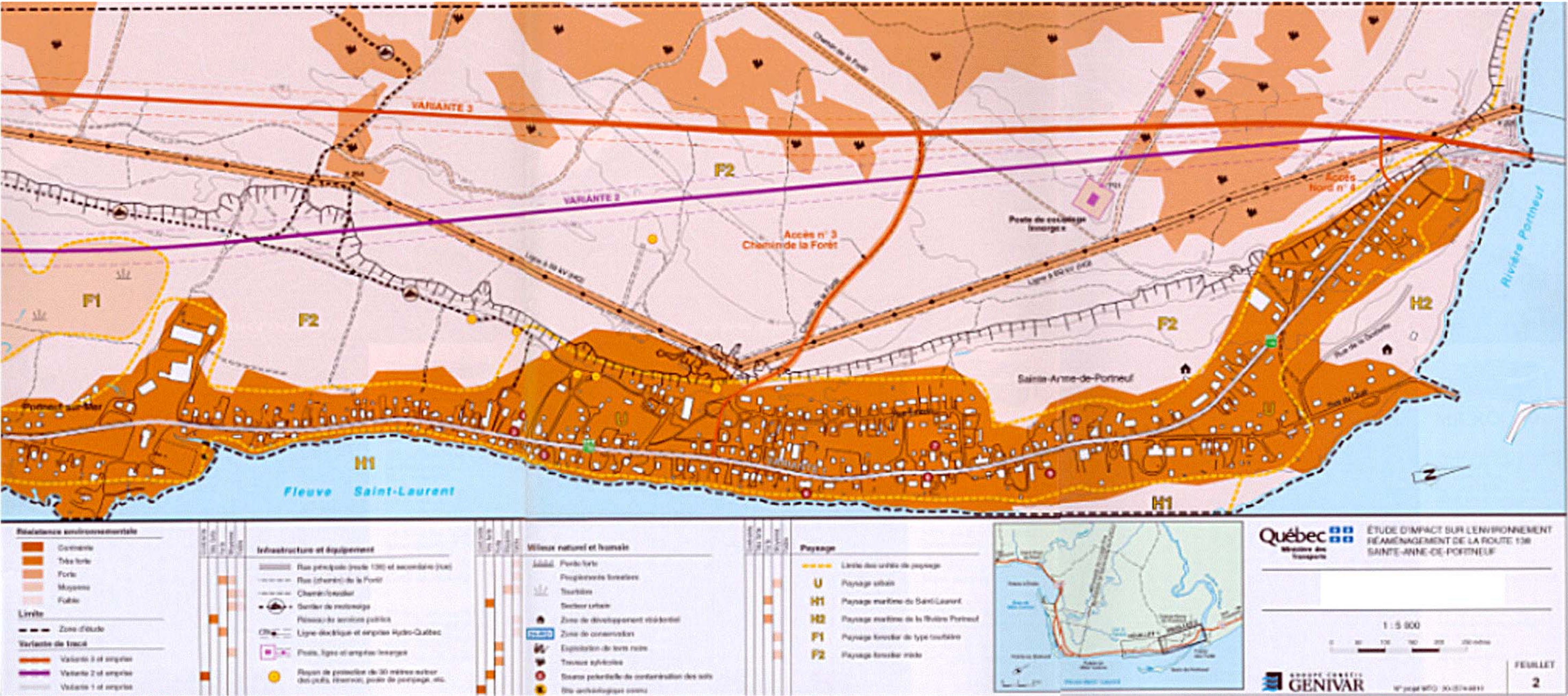


Figure 4 : Localisation arbitraire du nouveau chemin rejoignant le chemin de la Forêt

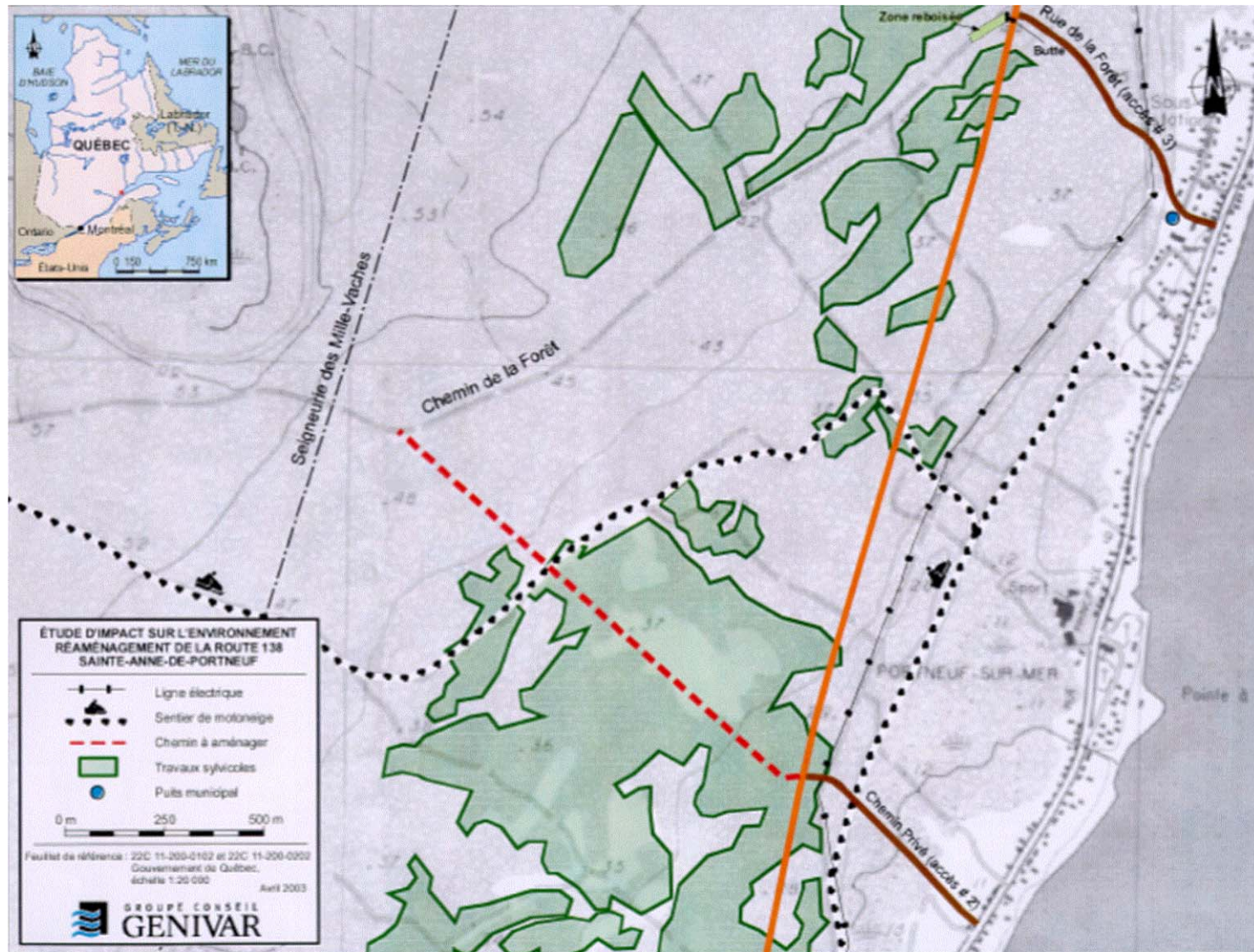


Figure 5 : Intersection entre la route 138 projetée et l'accès n° 2 (rue privée)



2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse des principaux enjeux du projet. L'information ayant servi de base à ce traitement provient du rapport de l'étude d'impact et de ses addenda, d'une visite des lieux et des échanges avec différents professionnels lors de la consultation intra et interministérielle.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La problématique décrite par le MTQ concernant la route 138 à Portneuf-sur-Mer s'inspire d'abord des constats faits par la population et les autorités locales puis des observations et mesures que lui et son consultant ont prises (climat sonore, géométrie de la route, emprise et marge de recul, nombre d'accidents, etc).

Le projet a ensuite été élaboré en fonction de la volonté de la Municipalité qui a demandé au ministre des Transports de trouver une solution permanente aux problèmes occasionnés par la circulation des véhicules lourds commerciaux et de la MRC qui a demandé au MTQ de réaliser une étude d'impact concernant le projet de contournement de Portneuf-sur-Mer.

Le MTQ a par la suite sondé l'avis de la population, des commerçants locaux et de certains organismes régionaux. Les résultats ont démontré un appui suffisant au projet pour que le MTQ poursuive. Les nombreux pourparlers avec la Municipalité démontrent de plus le désir d'une entente devant mener à une solution avantageuse.

L'analyse de ces données, ainsi qu'une visite des lieux, permet de confirmer que l'état actuel de la route 138 et les conditions de circulation qui y règnent ne correspondent plus aux critères de qualité, de fonctionnalité et de sécurité devant convenir à une route nationale qui plus est, constitue la seule voie terrestre de communication permettant les échanges commerciaux ainsi que le transit des ressources et des personnes entre la Côte-Nord et les autres régions du continent nord-américain. La réalisation du projet, tel que décrit dans l'étude d'impact, pourrait répondre de façon satisfaisante à ces besoins qui reflètent les trois objectifs initialement fixés par le MTQ.

Nous concluons donc que le projet de réaménagement de la route 138 à Portneuf-sur-Mer, tel que décrit par le MTQ, a sa raison d'être.

2.2 Analyse des solutions de rechange au projet

L'alternative du transport maritime des marchandises minières et forestières a été très brièvement discutée par le MTQ comme solution de désengorgement de la route 138. Cependant, il est mentionné que cette solution n'est pas envisageable dans des délais assez courts. Présentement, le commerce des marchandises est organisé en fonction du transport routier. Des étapes de sensibilisation et de réorganisation seraient nécessaires pour changer les mœurs. Le MTQ argumente également que cette solution se trouve défavorisée par son coût croissant en raison du retrait du gouvernement fédéral dans le financement de certains services tels que le dégagement hivernal de la voie maritime par les brise-glaces.

L'utilisation du transport maritime entraînerait un délai de livraison supplémentaire et une augmentation des prix des produits en plus de requérir une volonté des commerçants de modifier leur façon de faire.

Pour ces raisons, le transport maritime ne s'avère effectivement pas être la solution optimale pour le moment.

2.3 Analyse des variantes

Les trois variantes présentées par le MTQ (figure 3) ont été élaborées en fonction des objectifs généraux établis au départ ainsi que des résistances environnementales, technico-économiques et visuelles présentes dans le milieu. L'analyse comparative détaillée des variantes a ensuite permis au MTQ de distinguer celle qui, d'après eux, présente les caractéristiques optimales.

Bien que l'analyse comparative des variantes comporte quelques éléments redondants impliquant une double comptabilité, il apparaît d'abord logique que la variante 1 (réaménagement du tracé actuel) comporte des avantages supérieurs du point de vue technico-économique et environnemental puisque le réaménagement n'impliquerait pas d'empiétement en milieu naturel et n'ajouterait pas de complications techniques en matière de construction.

Toutefois, la réalisation de la variante 1 implique l'acquisition ou le déplacement de 46 immeubles, entraîne des dommages divers à 41 autres propriétés, des frais d'acquisition d'emprise et d'amélioration de terrain pour 300 autres dossiers et un réaménagement complet des services publics. De plus, la variante 1 ne permettrait pas de solutionner de façon définitive les problématiques reliées à la circulation des véhicules à proximité des immeubles ni d'assurer la sécurité des usagers de la route 138. En ce sens, cette variante ne répond pas aux objectifs du projet. Une visite des lieux a également permis de constater la faible marge de recul des bâtiments rendant très difficile un réaménagement dans l'axe du tracé actuel sans perturber de façon significative le milieu habité existant.

La discrimination entre les variantes 2 et 3 (tracés rapproché et éloigné du noyau urbain) s'avère plus complexe et subtile puisque chacune comporte des avantages et des inconvénients tout en répondant de façon relativement équivalente aux objectifs du projet.

La variante 2 a pour avantage d'éviter la zone d'exploitation de terre noire et les zones de conservation en plus d'affecter de façon moins significative les zones de travaux sylvicoles (1,7 ha comparé à 8,9 ha). Elle comporte également un peu moins de croisements avec le sentier de motoneiges et les chemins forestiers.

Toutefois, le MTQ a privilégié la variante 3, soit le contournement complet et éloigné du milieu bâti. Ce tracé apporte une solution entière et définitive aux problèmes associés aux véhicules lourds (bruit, poussières, vibrations, dommages aux immeubles, sécurité), protège le milieu bâti et à développer, restreint l'empiétement sur les tourbières, requiert un minimum d'acquisitions et offre une meilleure protection du réservoir d'eau municipal. Le choix de la variante 3 reflète, entre autres, l'importance accordée par le MTQ aux préoccupations exprimées par les résidents, la Municipalité et les camionneurs.

Compte tenu de la nature des objectifs du projet et de l'analyse effectuée en concertation avec le milieu, la variante 3 s'avère effectivement être le meilleur choix sur le plan de la qualité de vie des résidents, de la sécurité des usagers de la route et de la fonctionnalité de cette dernière malgré l'impact certain sur l'activité du groupement sylvicole et l'impact appréhendé sur les commerçants locaux situés en bordure de l'actuelle route 138.

2.4 Sécurité et qualité de vie des résidents riverains

Impact positif relativement à la situation actuelle

La route nationale 138, qui traverse la Municipalité de Portneuf-sur-Mer, se caractérise d'abord par l'étroitesse de sa chaussée et la faible marge de recul des bâtiments adjacents qui sont en deçà des normes établies pour une route de cette importance (moyennes respectives de 10 m et de

8,5 m au lieu de 14,5 m et de 11 m). L'augmentation marquée du flot de circulation au cours des dernières années (70 % entre 1984 et 1997), particulièrement au niveau des poids lourds (croissance annuelle qui a varié entre 3 % et 13 % de 1993 à 1996), engendre une baisse notable de la qualité de vie et du sentiment de sécurité des résidents riverains qui se traduit en termes de bruit, de vibrations, de poussières et de dommages aux immeubles. Bien que les prévisions de croissance d'achalandage pour les 20 prochaines années, établies par le MTQ, semblent plutôt optimistes (40 % pour l'ensemble des véhicules et 48 % pour les camions remorques), il n'en demeure pas moins que les problèmes risquent fort de s'accroître au fil des ans.

L'analyse de la qualité du climat sonore établi par simulation informatique en 2001 confirme que la qualité de vie des résidents riverains est fortement affectée par le bruit généré par la circulation. Le niveau sonore est de plus de 65 dB_A en façade des habitations les plus rapprochées de la route (68 bâtiments) alors que la plage isophonique 60 à 65 dB_A inclut 142 bâtiments et que celle de 55 à 60 dB_A en comporte 46. En matière de pollution par le bruit, le MENV ne dispose pas de normes spécifiques pour les sources mobiles telles que les infrastructures routières. Cependant, la pratique courante consiste à s'inspirer du critère de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qui est de 55 dB_A L_{eq} (24h) à l'extérieur des résidences. Dans le cas qui nous préoccupe, 255 bâtiments sont situés dans une zone d'inconfort important.

D'après le MTQ, un potentiel de 64 % du trafic et de 76 % des véhicules lourds pourraient emprunter le contournement. La réalisation du projet entraînerait ainsi une réduction du niveau de bruit, pour les riverains de la route 138, de l'ordre de 4 dB_A. Cette baisse sera perceptible, d'autant plus qu'il s'agit d'une moyenne sur 24 heures. Les pointes de bruit et de vibrations occasionnées par le camionnage et le trafic en général seront moins nombreuses et seront ressenties de façon moins intense.

Nous sommes d'accord avec le fait que la réalisation du projet entraînerait un impact positif considérable pour les riverains de l'actuelle route 138 en termes de sécurité et de qualité de vie.

Impact négatif relativement à la situation actuelle

D'après le MTQ, la réalisation du projet entraînera une augmentation du niveau sonore aux extrémités du nouveau tronçon ainsi qu'au niveau de la rue privée (accès n° 2).

Le niveau sonore qui sera ressenti par les résidents de la rue privée étant estimé à moins de 55 dB_A, le MTQ ne prévoit pas de mesures d'atténuation. À l'extrémité nord du nouveau tronçon, aucun résident ne devrait percevoir de changements puisqu'ils se situent à l'extérieur de la zone d'augmentation.

Par contre, quelques résidents situés à l'extrémité sud du projet (n° civiques 1039 à 1015) pourraient percevoir une augmentation du niveau sonore. Bien que l'impact n'a pas été chiffré par le MTQ, la comparaison de la cartographie des isophones correspondant à la situation actuelle

(figure 3.1 de l'étude d'impact³) avec celle des isophones correspondant à une simulation de la situation future (figure 7.1 de l'étude d'impact) permet d'estimer l'augmentation du niveau sonore. Celle-ci pourrait varier de 1 à 3 dB_A L_{eq} (24h) selon l'emplacement des résidences.

Pour les secteurs de la rue privée et à l'extrémité sud du nouveau tronçon, le MTQ devrait élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore un an et cinq ans après l'ouverture du nouveau tronçon de route. Le programme devrait être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement alors que les rapports de suivi devraient être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard, trois mois après chaque série de mesures.

2.5 Sécurité des usagers et fonctionnalité de la route

Au cours des dernières années, la route 138 est devenue un lien routier vital et essentiel au développement de la Côte-Nord où l'industrie du transport routier des marchandises a connu une forte expansion. À la hauteur de Portneuf-sur-Mer, on observe un DJMA de 4 500 véhicules/jour, dont 970 véhicules lourds.

Le taux élevé de véhicules en transit présents sur la route 138 (64 % tous véhicules confondus et 76 % pour les poids lourds) qui entrent en conflit avec la circulation locale engendre des risques d'accident considérables et des comportements dangereux de la part des automobilistes qui circulent sur une route où la formation de pelotons de véhicules lents est fréquente et où les possibilités légales de dépassement à l'intérieur de la Municipalité sont nulles. Notons de plus que le nombre d'accès aux propriétés privées est très élevé, soit plus de 50 par kilomètre. Deux zones particulièrement accidentogènes ont été identifiées par le MTQ, soit le secteur près du bureau de poste et celui de la pente avec courbe sous-standards menant au pont traversant la rivière Portneuf. De janvier 1993 à décembre 2000, une centaine d'accidents ont été rapportés pour le tronçon à l'étude.

Notons enfin que pour l'industrie du camionnage de la Côte-Nord, le contournement de Portneuf-sur-Mer s'avère plus important que la construction d'un pont surplombant la rivière Saguenay.

L'équipe d'analyse considère que la réalisation du projet aura un effet positif certain sur la sécurité des usagers et la fonctionnalité de la route en désengorgeant le tronçon actuel, en séparant le trafic local de celui en transit (particulièrement les véhicules lourds) et en offrant des possibilités de dépassement. La vitesse de détérioration de la chaussée actuelle en serait également diminuée.

Lors de la soirée d'information publique, une certaine appréhension a toutefois été exprimée par la population relativement aux risques d'accident pouvant être engendrés par le virage à gauche

³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf - Rapport principal, préparé par Groupe Conseil Genivar, mars 2002, 143 pages, 6 annexes et 5 cartes.

sur la nouvelle route donnant accès au chemin de la Forêt (prolongement de l'accès n° 2) puisque aucune voie protégée n'est prévue à cet effet. Actuellement, le MTQ prévoit uniquement une voie de décélération pour le virage à droite alors que la voie de gauche est principalement destinée aux véhicules qui poursuivent leur route, donc qui roulent à grande vitesse (figure5). À cette étape du projet, le MTQ ne croit pas nécessaire l'aménagement d'une voie de virage à gauche puisque l'achalandage de la circulation et les autres critères techniques habituellement considérés ne le justifient pas. Le MTQ pourra cependant reconsidérer cette décision si de nouvelles données justifiant une modification se présentaient en cours d'élaboration de projet.

2.6 Économie locale

À l'instar des autres régions ressources du Québec, la population locale et régionale du secteur à l'étude affiche un certain déclin depuis plusieurs années. Ainsi, la population de Portneuf-sur-Mer, qui compte actuellement près de 900 habitants, a subi une baisse de 21 % au cours des 15 dernières années alors que celle de la MRC de La Haute-Côte-Nord affichait une baisse de 12 %. On envisage une stabilisation de la population nord-côtière au cours des prochaines années, ce qui ne serait pas nécessairement le cas pour Portneuf-sur-Mer.

Les principales activités économiques qu'on y retrouve sont l'exploitation et la transformation des matières premières (forêt et mer). Lors du recensement de 1996, la Municipalité de Portneuf-sur-Mer comptait un haut taux de chômage, soit 22 %, comparativement à 12 % au Québec. Cette municipalité de la Côte-Nord ne constitue pas le principal pôle économique de la MRC ni une destination pour le camionnage.

Commerces

Portneuf-sur-Mer compte près de 50 entreprises actives dont 39 sont situées en bordure de l'actuelle route 138. La plus importante est Pêcheries Manicouagan qui emploie en saison près d'une centaine de personnes.

Afin de caractériser davantage les activités commerciales, le MTQ a procédé à un sondage téléphonique auprès des entreprises locales prenant soin d'y exclure les services essentiels (ex. : bureau de poste) et les entreprises ne desservant pas une clientèle à un endroit précis (ex. : pêche, entrepreneurs, etc.). Des 25 entreprises ainsi identifiées, 20 sont situées aux abords de la route 138.

Des 21 propriétaires qui ont effectivement répondu au sondage, 12 (57 %) ont un chiffre d'affaires qui dépend en tout ou en partie des clients de passage (restaurant, épicerie/dépanneur, hébergement, garage/essence, papeterie). La plupart des entreprises comptent trois employés ou moins. De plus, 17 entreprises opèrent à l'année bien que seulement six affichent une fréquentation annuelle stable. Le tiers des entreprises présentent un chiffre d'affaires inférieur à 50 000 dollars.

Près de la moitié des propriétaires interrogés se sont prononcés contre l'aménagement d'une nouvelle route. Neuf commerçants prévoient des pertes de 40 % à 60 % alors que quatre pensent devoir fermer. On craint, entre autres, que le trafic de transit, comportant son lot de clients potentiels, emprunte effectivement le tronçon de contournement sans procéder à aucun achat

local. D'après le MTQ, la réalisation du projet pourrait effectivement entraîner une perte potentielle de revenus pour certains commerces si aucune action visant une revitalisation économique n'est entreprise.

À cet effet, le MTQ prévoit la création d'un nouveau pôle de développement commercial à l'intersection de la nouvelle route 138 et de l'accès n° 2 (rue privée). Il recommande également la création d'un fonds municipal de revitalisation économique géré par la Municipalité et les organismes locaux auxquels le MTQ pourra apporter une certaine collaboration au besoin. À la suite de la mise en place de ces mesures, le MTQ croit que l'impact résiduel sur les commerces sera faible. Cependant, certaines réticences ont été exprimées par les commerçants concernant la nouvelle aire commerciale, à savoir le coût de location des locaux, puisque l'aqueduc et l'électricité devront y être installés. On croit qu'il n'y a pas beaucoup de gens de la place qui pourront défrayer ce coût et que ce sont des multinationales qui s'installeront et qui entraîneront un impact négatif supplémentaire sur les commerces existants.

L'avenir réel des commerces est bien sûr difficile à prédire puisqu'il dépend de plusieurs facteurs. Les possibilités d'affichage sur la nouvelle route, la qualité de gestion du fonds de revitalisation ainsi que le dynamisme des gens d'affaires sont autant de variables qui joueront un rôle important dans l'issue de l'affaire. Il n'existe pas, au Québec, de bilan ou d'étude sérieuse quant au type et à l'ampleur des impacts causés par les projets routiers de déviation sur l'activité économique des municipalités concernées.

Le MTQ dispose toutefois de quelques informations concernant le contournement de Saint-Jovite (dans les Laurentides) ouvert à la circulation en 1979. Une analyse de ce projet a été faite dans le cadre de la préparation du document « *Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois*, Tecsalt, 1998 ». Bien qu'il ne s'agisse pas d'une étude d'impact comme telle, le consultant a, pour procéder à la réalisation de cet avis, contacté des commerçants de Saint-Jovite. Il en résulte qu'une baisse d'achalandage s'est d'abord fait sentir dans les restaurants et les stations-service. La majorité des commerçants ont également affirmé n'avoir subi aucune perte attribuable à la mise en place du contournement. Il faut cependant souligner que, en 1983, la Chambre de commerce de Saint-Jovite a su tirer profit d'un programme gouvernemental pour financer un projet de réaménagement de la rue Ouimet (ancienne route 117 à Saint-Jovite). L'avis mentionne que les intervenants locaux sont unanimes quant à l'impact positif du projet de réaménagement de la rue Ouimet tant au plan commercial que sur la qualité de vie des résidents.

D'après des études américaines et européennes, un certain effet négatif serait effectivement ressenti par les commerces dépendant de la clientèle de passage, mais un nouvel équilibre se créerait dans les 5 à 7 ans suivant la réalisation du contournement. Alors que ce type de projet nuit à certains et entraîne des fermetures, il profite à d'autres qui y voient de nouvelles occasions d'affaires. Les uns tirent profit d'une nouvelle qualité du milieu ou d'une possibilité de relocalisation alors que d'autres entrevoient un changement de vocation ou un réaménagement.

Étant donné les circonstances et en raison du peu d'information et d'études de cas dont nous disposons sur le territoire québécois, le MTQ devrait envisager d'élaborer une étude de suivi des répercussions économiques des voies de contournement sur l'économie locale, et ce, sur une période d'au moins 5 ans.

2.7 Qualité de l'eau potable

Le noyau urbain de Portneuf-sur-Mer est bâti sur une terrasse de sable située seulement à quelques mètres au-dessus du niveau du fleuve. L'eau qui alimente le réseau d'aqueduc de la Municipalité provient de cinq puits crépinés également situés sur cette terrasse dans le secteur des rues de la Forêt et Morin (figure 3, feuillet 2) où l'on retrouve la nappe phréatique à une profondeur de trois à sept mètres. Chaque puits bénéficie d'une aire minimale de protection de 30 m de rayon. Un poste de pompage permet de soutirer à un seul endroit l'eau de ces puits et de la traiter par chloration. Il est à noter qu'aucune résidence n'est alimentée par un puits privé.

Derrière le noyau urbain, se trouve une seconde terrasse de sable ayant un dénivelé de 20 mètres. C'est sur cette deuxième terrasse que passe le nouveau tracé de route et que se trouve le réservoir d'eau étanche.

Selon l'étude de puits du MTQ (2001), la qualité de l'eau du réseau d'aqueduc est excellente. De plus, même si les cinq puits sont situés en aval hydraulique par rapport au tracé projeté, ils ne présenteraient aucun risque de contamination par la réalisation du projet. Les raisons invoquées sont l'épaisseur importante de la zone non saturée dans le secteur de la nouvelle route ainsi que la distance séparant cette route des puits municipaux (165 à 365 mètres), ce qui fait en sorte que les sels de déglacage utilisés pour l'entretien hivernal seraient dispersés et dilués.

En conclusion, l'étude recommande tout de même qu'un programme de suivi de l'eau des cinq puits municipaux soit prévu, et ce, sur une période de 2 ans suivant la fin des travaux de construction, tout comme le standard ministériel le prévoit.

Compte tenu des inquiétudes exprimées et de la recommandation faite dans l'étude des puits réalisée par le MTQ, celui-ci devrait effectivement établir et réaliser un programme de suivi de la qualité de l'eau potable s'étalant sur une période minimale de deux ans suivant la mise en service de la route, et ce, pour les cinq puits municipaux.

2.8 Autres considérations

2.8.1 Impacts lors de la phase de construction

Sur le milieu humain

Il s'agit plus précisément de l'impact sonore, de la qualité de l'air et du dérangement qui seront ressentis lors des périodes de déboisement, d'excavation et de terrassement. Le MTQ juge cet impact moyen.

Ces inconvénients se feront surtout sentir au début et à la fin du nouveau tronçon ainsi qu'au niveau de l'accès n° 2. Le MTQ entend réaliser les travaux de construction sur semaine, de 7 h à 18 h, à l'aide d'équipement et de machinerie en bon état. Un abat-poussière sera également utilisé au besoin. La circulation locale et les accès seront maintenus en tout temps.

Le MTQ devrait également élaborer un programme de surveillance environnementale y indiquant les niveaux sonores à respecter pendant la période de construction de même que le calendrier des mesures de sonométrie. Ce programme devrait aussi mentionner si des mesures d'atténuation particulières doivent être mises en place.

Sur les cours d'eau

Rivière Portneuf

La rivière Portneuf se situe à l'extrémité nord de la zone d'étude où prend fin le nouveau tronçon de route. La partie aval de l'estuaire de la rivière ainsi que le milieu maritime limitrophe seraient fréquentés par au moins 14 espèces de poissons dont la plus reconnue est l'éperlan arc-en-ciel. Bien que le saumon atlantique ait été observé dans cette rivière, celle-ci n'est pas reconnue comme étant une rivière à saumon.

D'après l'étude d'impact, la réalisation du projet entraînera une modification du ruissellement des eaux de surface et la mise en suspension de sédiments dans la rivière lors des travaux de déboisement, d'excavation et de terrassement. Le MTQ prévoit l'installation de barrières à sédiments en pied de pente et l'empierrement du fond des fossés le plus tôt possible après le creusage.

Compte tenu de la pente du nouveau tronçon de route situé en rive ouest de la rivière Portneuf, le MTQ devrait s'assurer de prévoir tous les moyens nécessaires afin de capter les particules qui pourraient être générées malgré la stabilisation du talus.

Cours d'eau intermittent

Un cours d'eau intermittent draine la tourbière présente au centre du village. La superficie du bassin versant de cette tourbière littorale a été estimée par le MTQ à moins de 100 ha. On croit donc que le cours d'eau est alimenté presque exclusivement par les eaux de précipitation.

Celui-ci est en partie canalisé dans un ponceau d'un peu plus de 100 mètres de longueur dont l'entrée est localisée près du bureau municipal. En aval du ponceau, ce cours d'eau présente une pente forte au creux d'un ravin qui rejoint le niveau de la mer au bas de la pente. L'embouchure donne directement dans un marais salé localisé derrière la barre de sable de Portneuf. Les berges du cours d'eau supportent une végétation particulièrement dense composée d'aulnes, de saules et d'éricacées. Le MTQ croit que ce cours d'eau ne comporte aucun élément écologique d'intérêt.

Des travaux de réfection et de prolongement de la rue privée qui traverse le cours d'eau sont prévus afin que celle-ci devienne l'accès n° 2. Afin de restreindre l'impact sur le cours d'eau, le MTQ prévoit installer un ponceau conformément aux dispositions du Cahier des charges et devis généraux et du Règlement sur les normes d'intervention en forêts publiques (RNI) en plus des mesures d'atténuations générales applicables. Le lit du cours d'eau sera donc stabilisé à l'entrée et à la sortie du ponceau et réaménagé selon un profil naturel.

Les berges seront stabilisées, et au besoin, revégétalisées. Si des matériaux d'emprunt doivent être utilisés sous la limite naturelle des hautes eaux, ceux-ci seront exempts de particules fines de moins de 5 mm de diamètre. Le MTQ précise que les travaux dans un cours d'eau doivent préférablement être réalisés en période d'étiage et dans les meilleurs délais possibles. On prévoit également un suivi relativement à l'efficacité des mesures générales de restauration du milieu, dont plus particulièrement celles de revégétalisation du milieu et de stabilisation des talus.

Dans la mesure où les berges seront effectivement stabilisées aux endroits nécessaires et que le suivi permet de vérifier et de corriger au besoin l'efficacité des mesures d'atténuation, les impacts sur le cours d'eau devraient se maintenir à un niveau acceptable. Cet aspect fera d'ailleurs l'objet de contrôles de la part du ministre de l'Environnement.

2.8.2 Impacts lors de la phase d'exploitation

Intégrité du milieu naturel

Tourbières

Description

Dans la partie sud de la zone d'étude se trouvent deux portions de tourbière dont une ayant une superficie de 18 ha et l'autre de 2 ha alors qu'une tourbière de 14 ha se trouve au centre du village. Ces tourbières ne présentent aucun étang ou mare et seule la tourbière du centre du village comporte un cours d'eau intermittent.

Selon les recherches effectuées par le MTQ, ces tourbières en fin de cycle n'accueillent aucune espèce animale ou végétale susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable ni aucun peuplement ou association présentant des caractéristiques phytosociologiques exceptionnelles ou particulières. De plus, aucun habitat faunique, au sens du Règlement sur les habitats fauniques, n'aurait été cartographié dans la zone d'étude dans le cadre de l'application par le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1).

Les conclusions relatives à la végétation découlent d'un inventaire floristique réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du présent projet dans les deux plus grandes tourbières de la zone d'étude. Quant à la faune, un portrait a été défini en établissant les types d'habitats présents et en consultant d'autres études, alors que l'inventaire s'est limité à la recherche d'indices de présence d'espèces animales d'intérêt particulier.

Impact

D'après l'étude d'impact, l'emprise du nouveau tronçon et celle de l'accès n° 2 empiètent sur une superficie de 2,2 ha de tourbière. La route principale affecte la partie inférieure de la tourbière présente dans le secteur sud de la zone d'étude alors que l'accès n° 2 traverse la tourbière du village dans l'axe nord-sud. L'impact est jugé faible par le MTQ en raison de la superficie touchée par rapport à la superficie de tourbière présente dans la région et de l'absence de faune et

de flore d'intérêt particulier. Notons enfin que la tourbière qui sera traversée par l'accès n° 2 est déjà affectée par la présence de la rue privée.

Le MTQ prévoit que les travaux de construction de la route produiront un volume de 10 000 m³ de matériaux organiques provenant des tourbières. Ceux-ci seront utilisés pour la restauration des surfaces d'emprise à la fin des travaux alors que l'excédent sera disposé à la surface du dépôt de déblais sablonneux.

Étant donné que les milieux humides sont habituellement dotés d'une productivité biologique importante, le MENV favorise la préservation de ce type d'écosystème. Toutefois, puisque les tourbières dont il est ici question sont en fin de cycle, qu'elles ne présentent aucun élément écologique d'intérêt, que certaines parties ont été drainées et exploitées et que ce type de tourbière est présent en abondance dans la région, l'impact engendré par la réalisation du projet est jugé acceptable.

Faune terrestre

Aucune mention de la présence de l'une ou l'autre des sept espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables pour la Côte-Nord, établies par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), n'a été rapportée dans la zone d'étude ou à proximité. Pour ce qui est des grands mammifères qui pourraient fréquenter la zone d'étude, les informations se limitent aux inventaires réalisés par Hydro-Québec dans une zone de chasse (n° 18) en 1999. On y a relevé la présence d'originaux (1 individu/10 km²) et d'ours noirs (1,5 individu/10 km²).

Faune avienne

D'après le CDPNQ, huit espèces à statut préoccupant pourraient être présentes dans la zone d'étude alors que, selon la banque de données informatisées du Service canadien de la faune (SCF), trois des espèces recensées sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Il s'agit de la buse à épauvette, le bruant de Le Conte et le bruant à queue aiguë. Seul le bruant de Le Conte a été associé à des indices de nidification en amont du km 4 (nicheur probable) mais aucun indice n'a révélé sa présence dans l'axe du nouveau tracé de route. Comme mesure préventive, le MTQ entend réaliser les travaux de déboisement entre septembre et avril inclusivement. L'impact résiduel est jugé négligeable.

La période de déboisement établie par le MTQ semble effectivement appropriée.

Forêt

L'ensemble du couvert forestier compris dans la zone d'étude, couvrant 293 ha, est relativement jeune en raison de l'historique récent d'exploitation. Les très jeunes peuplements occupent 27 % du couvert forestier alors que les peuplements plus matures en occupent 51 %. Quarante-six pour cent de la forêt se compose de peuplements mélangés et feuillus. Il n'existe pas de vieilles forêts vierges sur ce territoire ni de peuplement d'intérêt particulier.

Le MTQ estime que la réalisation du projet entraînera une perte de 33 ha de forêt pour l'établissement de l'emprise de la route, plus environ 5 ha pour disposer d'un volume de

400 000 m³ de déblais sablonneux. Pour ce dépôt, les MTQ prévoit obtenir les autorisations et permis du MRNFP et prendre entente avec le Groupement agroforestier pour la coupe et la récupération du bois. Il a également l'intention de récupérer la terre végétale puis de revégétaliser la surface de dépôt à la fin des travaux et restaurer la surface du chemin d'accès temporaire. Ainsi, l'impact est estimé faible par le MTQ.

De plus, il est prévu de reboiser en résineux une superficie d'environ 2000 m² du chemin de la Forêt du côté ouest de la nouvelle 138.

Les mesures d'atténuation étant appropriées, aucune recommandation supplémentaire n'est faite à ce sujet.

Tourisme

Paysage

La route 138, aussi appelée route des Baleines, longe la frange littorale comprise entre l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent et les contreforts du Bouclier canadien. Implantée tout au long de cette bordure littorale, à proximité de la rivière Portneuf, la Municipalité de Portneuf-sur-Mer profite de points de vue exceptionnels sur le fleuve. Ce paysage maritime est fortement valorisé par le milieu. Quant au secteur ouest, il est occupé par un paysage forestier dense qui ne demeure accessible qu'à partir des chemins forestiers.

La nouvelle route induira une perte complète des contacts visuels que les usagers ont présentement avec le paysage maritime du fleuve, c'est-à-dire l'étendue d'eau, la barre de sable, le marais et les bateaux qui y naviguent.

Les travaux de déboisement et de terrassement associés au projet entraîneront également une modification permanente du couvert forestier existant et du relief naturel du paysage local. Afin de réduire cet impact, le MTQ harmonisera au mieux les talus avec le paysage forestier au moyen de travaux de nivellement, de stabilisation, d'engazonnement et de plantation.

Enfin, le long de la nouvelle route, les usagers pourront percevoir la présence d'infrastructures et d'équipements électriques. Le MTQ prendra entente avec les sociétés propriétaires des lignes électriques afin que les infrastructures déplacées demeurent les plus discrètes possibles et fera en sorte que des écrans boisés filtrent la vue vers les éléments perturbants. Un suivi à ce niveau est d'ailleurs prévu par le MTQ afin de vérifier l'efficacité des écrans boisés aménagés. Au besoin, les écrans boisés pourront être densifiés. Enfin, les travaux d'éclaircies et de coupe seront évités dans la servitude de non-accès bordant l'emprise de la route.

Autres attraits touristiques

En plus de la barre de sable qui comporte un intérêt écologique peu commun, Portneuf-sur-Mer dispose de quelques autres attraits touristiques dont des pourvoiries, une aire de camping rustique et des sentiers de motoneiges. Quelques gîtes et restaurants sont également présents.

Toutefois, la MRC de La Haute-Côte-Nord a souligné la déficience de la signalisation touristique actuelle et de la mise en valeur des attraits de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer qui demeurent peu accessibles. Par exemple, les rares endroits permettant l'accès à la plage sont mal connus et non identifiés, ce qui rend leur fréquentation par les non-résidents fort difficile. De plus, peu d'infrastructures offrent une fenêtre sur le fleuve.

Afin que les usagers de la nouvelle route 138 puissent bénéficier des attraits de la Municipalité, le MTQ prévoit installer une signalisation incitative aux croisements des principaux accès. De plus, un nouvel espace gravelé à l'entrée sud pourra être utilisé par la Municipalité à des fins de promotion touristique. Enfin, le MTQ se dit également prêt à participer à la mise en valeur du milieu marin par l'aménagement d'un point d'observation.

Les mesures d'atténuation étant appropriées, aucune recommandation supplémentaire n'est faite à cet effet.

Sentiers de motoneiges

Le nouveau tronçon et les accès traversent le sentier de motoneiges TransQuébec-3 à quelques endroits, ce qui induira un ralentissement des déplacements et un ajout de zones à risques de collision. Le MTQ compte prendre entente avec le club de motoneige local afin que soient mises en place des facilités telles que des monticules permettant d'observer la circulation routière. Au besoin, de nouvelles portions de sentiers seront aménagées.

Les mesures d'atténuation étant appropriées, aucune recommandation supplémentaire n'est faite à cet effet.

Autres activités économiques

Aménagements sylvicoles

Dans la partie ouest de la zone d'étude, le milieu forestier fait l'objet d'une convention d'aménagement forestier (CAF) octroyée par le MRNFP au Groupement agroforestier et touristique de la Haute-Côte-Nord. Celui-ci a procédé à de nombreux travaux sylvicoles au cours des dernières années, dont des activités de reboisement, à un coût de 1 400 dollars/ha. Toutefois, les producteurs agricoles et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) croient qu'il serait plus rentable socio-économiquement d'y produire des petits fruits sauvages tels que les bleuets. C'est pourquoi la valorisation générale de ces lots reboisés a été jugée moyenne par le MTQ qui reconnaît toutefois que l'impact ressenti sera plutôt important.

La réalisation du projet de route entraînera la perte de 10,6 ha de superficie aménagée à des fins sylvicoles et l'empiétement sur une superficie forestière productive de 23 ha. Afin de compenser ces pertes, le MTQ prévoit dédommager le Groupement agroforestier et prendre entente pour ce qui est de la traversée des chemins forestiers (8 endroits) afin d'en relocaliser certaines portions ou aménager des accès à utilisation restreinte.

Un dédommagement au Groupement agroforestier et touristique de la Haute-Côte-Nord pour les pertes qu'il subira en raison de la réalisation du projet semble

adéquat comme mesure compensatoire dans le cas où les parties trouveront entente. Aucune autre mesure n'est donc suggérée.

Puisque le tracé exact du prolongement de l'accès n° 2 n'est pas encore défini, le MTQ devrait s'assurer que celui-ci entraîne un minimum de pertes de superficie où des aménagements sylvicoles ont eu lieu, tout en respectant les normes de sécurité routière en matière de configuration de tracé.

Exploitation de terre noire

Le nouveau tronçon de route empiètera sur 0,4 ha le lot sous bail d'exploitation de terre noire détenu par Les sols d'aménagements de Rivière Portneuf inc. qui pratique ses activités à même l'une des tourbières. Le MTQ prévoit dédommager l'exploitant en prenant entente quant à la terre qui pourra être excavée de la tourbière en plus d'aménager un nouvel accès à utilisation restreinte.

Un dédommagement à l'entreprise Les sols d'aménagements de Rivière Portneuf inc. pour les pertes qu'elle subira en raison de la réalisation du projet semble adéquat comme mesure compensatoire dans le cas où les parties trouveront entente. Aucune autre mesure n'est donc suggérée.

Agriculture

Aucune activité agricole n'a été relevée à l'intérieur de la zone d'étude et aucune entreprise agricole n'est inscrite au registre du MAPAQ.

Au cours des dernières années, le MAPAQ a toutefois délimité un important secteur de terres publiques propices à l'aménagement de bleuetières, qui englobe la zone d'étude, à la suite de la volonté des nords-côtiers de développer ce type de production. Rien n'a encore été entrepris en ce sens pour le moment.

Compte tenu qu'aucun projet n'est en cours relativement à l'exploitation de bleuetières, aucune mesure d'atténuation n'est requise. Toutefois, le MTQ devrait s'assurer, avant le début des travaux prévus pour 2004, que la situation est demeurée la même.

Hausse de taxes

Les frais d'entretien de la route actuelle, estimés à 35 000 dollars par an, reviendront à la Municipalité à la suite de la rétrocession de ce tronçon de 5,7 km par le MTQ. L'importance de cet impact est jugée forte et avec raison si on tient compte que la population de Portneuf-sur-Mer ne compte qu'environ 900 habitants. Cependant, si on prend en considération que les travaux de réfection seront faits avant la rétrocession et que l'usure de la route sera de beaucoup réduite en raison de la réduction du trafic dont le trafic lourd, aucuns travaux majeurs ne devraient être nécessaires avant plusieurs années.

CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ en mars 2002 et du document complémentaire déposé en octobre 2002 qui comprend les réponses aux questions et commentaires reçus à la suite d'une consultation intra et interministérielle, ainsi que de l'addenda 2 qui réfère à une modification apportée au projet, daté d'avril 2003.

Un des principaux enjeux du projet est lié aux motifs de sa justification. La construction du nouveau tronçon de la route 138 permettra de dévier jusqu'à 64 % du trafic global et 76 % des véhicules lourds, ce qui entraînera des gains en terme de fluidité de la circulation, de sécurité pour les usagers ainsi qu'une amélioration de la qualité de vie des riverains de l'actuelle route 138, dans le noyau urbanisé de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer.

Un autre enjeu majeur concerne l'avenir des commerces du village qui dépendent davantage de la clientèle de transit. À cet effet, il est essentiel que le milieu s'organise et qu'il se munisse d'un plan de développement approprié. Les attractions touristiques sont présentes et se doivent d'être mises en valeur. Le plan de protection et de mise en valeur du banc de sable, qui a été rendu public récemment par le comité ZIP de la rive nord de l'estuaire, en est un exemple. De plus, étant donné les circonstances et en raison du peu d'information et d'études de cas dont nous disposons sur le territoire québécois, le MTQ devrait envisager d'élaborer une étude de suivi des répercussions économiques des voies de contournement sur l'économie locale, et ce, sur une période d'au moins 5 ans.

Enfin, la qualité de l'eau potable, à la suite de la réalisation du projet, a également été considérée comme enjeu majeur puisqu'il s'agit d'un élément vital pour l'ensemble de la population de la Municipalité. Toutefois, considérant les résultats de l'analyse faite par le MTQ en 2001 et le programme de suivi qui sera mis de l'avant par ce dernier, les risques d'impacts demeurent acceptables.

Le projet entraîne également certains impacts sur le milieu naturel qui peuvent toutefois être limités à des niveaux acceptables compte tenu des mesures proposées par l'initiateur et des recommandations de la présente analyse.

Considérant qu'il est justifié, qu'il correspond aux volontés d'aménagement et de développement de la MRC et de la Municipalité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental, nous recommandons l'autorisation du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer selon les recommandations du présent rapport.

Original signé par :

Céline Dupont
Biologiste, M.Sc. Environnement
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Rapport principal*, préparé par Groupe Conseil Genivar, mars 2002, 143 p., 6 annexes et 5 cartes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Résumé*, préparé par Groupe Conseil Genivar, octobre 2002, 39 p. et 1 carte;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Addenda : Réponses aux questions du MENV*, préparé par Groupe Conseil Genivar, octobre 2002, 12 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Addenda n° 2 : Desserte principale à l'accès n° 2 (chemin privé)*, préparé par Groupe Conseil Genivar, avril 2003, 5 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude des puits, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf, Route 138 chaînage 1+000 @ 6+000*, Service géotechnique et géologie, Secteur mécanique des roches, 27 août 2001, 5 p. et 3 annexes;

Lettre de M. Guy Lavoie de la Direction régionale de la Côte-Nord du ministère des Transports à M^{me} Linda Tapin du ministère de l'Environnement, concernant le dépôt du plan des mesures d'urgence, datée du 17 octobre 2003, 1 p.

Cadre législatif et réglementaire québécois relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement, LRQ, c. Q-2 (chapitre I).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9.

Annexes

Annexe 1 : Liste des unités administratives du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés

Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales du MENV, l'examen du dossier a nécessité la consultation des unités sectorielles et des organismes suivants :

Les unités administratives du ministère de l'Environnement :

- Direction régionale de la Côte-Nord;
- Direction des politiques du secteur industriel – bruit;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable;

Les ministères et organismes suivants :

- ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- ministère de la Culture et des Communications;
- ministère du Développement économique et régional et de la Recherche;
- ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs;
- ministère de la Sécurité publique;
- Tourisme Québec.

Annexe 2 : Chronologie des étapes importantes du projet

DATE	ÉVÉNEMENT
2001-03-20	Réception de l'avis de projet
2001-04-24	Transmission de la directive du ministre au MTQ
2002-04-23	Réception de l'étude d'impact préliminaire
2002-04-30 au 2002-06-10	Consultation sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-07-02	Transmission des questions et commentaires au MTQ
2002-11-13	Réception des réponses aux questions et commentaires et du résumé vulgarisé (dépôt de l'étude d'impact)
2002-11-20 au 2002-12-13	Consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2003-01-14	Réception de l'étude sur les puits
2003-01-16	Émission de l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
2003-05-28 au 2003-06-30	Consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet