



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 138
PONT ET APPROCHES DE LA RIVIERE JUPITAGON
ET
AMELIORATION DE COURBES A L'OUEST DE LA RIVIERE
JUPITAGON

CANQ
TR
GE
PR
255

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

661085



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 138

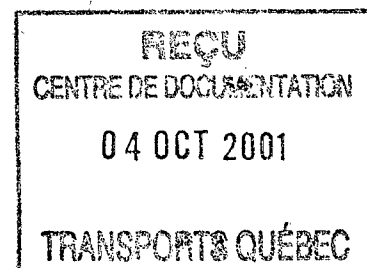
PONT ET APPROCHES DE LA RIVIERE JUPITAGON

ET

AMELIORATION DE COURBES A L'OUEST DE LA
RIVIERE JUPITAGON

DECEMBRE 1986

CAVQ
TR
GE
PR
255



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e étage
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Yves Bédard	biologiste, chargé de projet
Denis Roy	archéologue
François Morneau	géomorphologue

Soutien technique

Lucie Dussault	dactylographe
----------------	---------------

Avec la collaboration de monsieur Aubin Rouleau,
du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche de Sept-Iles

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIERES	ii
LISTE DES FIGURES	iv
<u>1.0 INTRODUCTION</u>	<u>1</u>
<u>2.0 LE PROJET</u>	<u>2</u>
2.1 Localisation	2
2.2 Description	2
<u>3.0 LES MILIEUX</u>	<u>4</u>
3.1 Milieu terrestre	4
3.2 Milieu aquatique	5
3.3 Milieu humain	6
<u>4.0 LES IMPACTS</u>	<u>7</u>
4.1 Sur le milieu terrestre	7
4.2 Sur le milieu aquatique	8
4.3 Sur le milieu humain	8
<u>5.0 LES MESURES DE MITIGATION</u>	<u>9</u>
5.1 Recommandations pour le milieu terrestre	9

5.1.1 Mesures générales	9
5.1.2 Mesures spécifiques	10
5.2 Recommandations pour le milieu aquatique	10
5.3 Recommandations pour le milieu humain	12
6.0 CONCLUSION	13
BIBLIOGRAPHIE	14

LISTE DES FIGURES

- Figure 1 : Zone d'étude et localisation des projets
- Figure 2 : Végétation en bordure de la rivière Jupitagon
- Figure 3 : Végétation riparienne en amont du pont sur la rivière Jupitagon
- Figure 4 : Végétation riparienne en aval du pont sur la rivière Jupitagon
- Figure 5 : Berge de la rivière Jupitagon au futur site du pont de la route 138
- Figure 6 : Carte de localisation des impacts et mitigations
-

1.0 INTRODUCTION

Le présent document a pour but d'harmoniser le projet routier avec le milieu récepteur. Ce projet ne requiert aucune demande de certificat d'autorisation de réalisation ou de construction étant donné ses caractéristiques (route à deux voies possédant une emprise inférieure à 35 mètres) et l'éloignement des principaux plans et cours d'eau. Toutefois, conformément au mandat du Service de l'environnement du ministère des Transports, nous avons examiné attentivement le projet et le milieu visé afin de produire des recommandations qui permettront de minimiser les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

2.0 LE PROJET

2.1 LOCALISATION

Route 138, tronçon 11, section 20

Région 3.1, district 98

Municipalité de Rivière-au-Tonnerre (SD)

Municipalité régionale de comté de Minganie

Circonscription électorale de Duplessis

2.2 DESCRIPTION

Il faut mentionner dès le départ que ce rapport traite deux projets distincts, qui pour des raisons d'ordre pratique ont été traités dans la même étude. La raison de ce jumelage tient du fait que ces projets sont distants d'à peine un kilomètre.

Le premier projet (Figure 1) situé le plus à l'ouest, vise à corriger trois courbes sous-standard. La longueur totale du projet est de 1,4 km. Le nouveau tronçon construit plus au nord aura une longueur de 1,1 km et sera caractérisé par une courbe ayant un rayon de courbure approprié. La largeur de l'emprise prévue est de 30 m et l'épaisseur du remblai prévu sur le sol en place est d'environ 1,0 à 1,5 m. Ce projet nécessitera donc l'abandon de 1,4 km de route à cause du changement de tracé. Enfin, une partie du tracé sera construite sur une tourbière.

Le deuxième projet vise la reconstruction d'un pont devenu désuet sur la rivière Jupitagon et l'amélioration des approches de celui-ci. Le projet a une longueur de 1,0 km et l'em-

prise nécessaire est de 30 m de large. L'approche est restera sensiblement dans l'emprise existante tandis que l'approche ouest passera au sud de la route actuelle. Enfin, le pont sera construit au nord du pont actuel. Ces travaux nécessiteront du déblai de roc par sautage de part et d'autre de la rivière Jupitagon ainsi que l'abandon de certains tronçons de route (environ 700 m). De plus, l'ancien pont devra être démoli. Comme dans le premier projet, une partie du nouveau tracé sera construit sur une petite tourbière.

3.0 LES MILIEUX

3.1 MILIEU TERRESTRE

Le secteur à l'étude fait partie de la région écologique de la plaine côtière telle que définie par Audet (1977). Cette région est sous l'influence dominante du climat maritime de telle sorte que la lande est le type physionomique dominant.

De façon plus précise, notre zone d'étude se situe dans le district écologique de la plaine littorale de Mingan - Havre St-Pierre tel qu'établit par Ducruc et al. (1984). Cette plaine littorale est caractérisée par de très grandes tourbières ombrotrophes à mares développées sur des sables deltaïques entrecoupées par des terrasses sablonneuses, des cordons de plage et quelques affleurements rocheux. Si on se situe à un niveau encore plus fin, le système écologique présent dans notre aire d'étude correspond au système U1-6T7V-2 qui se décrit comme suit: relief ondulé, dépôt meuble épais, sédiments littoraux en terrasse et sédiments organiques ombrotrophes en placage.

L'examen de la fiche décrivant le système écologique nous révèle qu'il ne devrait pas y avoir en surface, présence d'argile ou de limon pouvant affecter les poissons de la rivière Jupitagon lors de la construction. La végétation présente sur le territoire est largement dépendante des conditions de drainage. Sur les sites à drainage excessif, on y retrouve des pessières à cladonie, forêts très ouvertes dont la productivité est faible et la régénération difficile et lente. Dans les stations mésiques, l'épinette noire (*Picea mariana*) et le sapin baumier (*Abies balsamea*) sont les plus abondants tandis que dans les stations les plus riches, le sapin domine, accompagné souvent de bouleaux à papier (*Betula papyrifera*). On retrouve ces peuplements sur les sables bien drainés et les affleurements rocheux recouverts de minces dépôts.

C'est ce groupement végétal (forêt de résineux) qui borde les deux rives de la rivière Jupitagon (Figure 2). Il est possible qu'à proximité de la mer, l'épinette blanche (*Picea glauca*) soit relativement abondante. La végétation du littoral ne sera pas considérée car le projet est relativement éloigné de la mer et ne devrait aucunement affecter ce milieu. On retrouve des tourbières de type ombrotrophe non-structurées dans les stations à l'intérieur desquelles le drainage est déficient. Le cortège floristique est alors dominé par les sphaignes et les éricacées. Ces tourbières se trouvent sur des sables indurés rendus imperméables par la cimentation des particules. Enfin, la végétation des berges de la rivière Jupitagon est peu développée à cause de leur nature plutôt rocheuse et de leurs pentes abruptes. L'écotone riparien est alors composé essentiellement de taillis d'aulnes (Figures 3 et 4).

Au niveau faunique, la zone à l'étude ne présente aucun trait particulier qui mérite d'être souligné. Les densités de gros et petits mammifères sont relativement faibles dans toute la région et le secteur ne favorise aucune concentration particulière d'espèces, si ce n'est de l'attrait que représente la rivière.

3.2 MILIEU AQUATIQUE

La rivière Jupitagon est sans nul doute, l'élément aquatique le plus important et le seul qui risque d'être affecté par le projet routier. Sa sensibilité vient du fait que cette rivière abrite une population de saumons Atlantique et que cette rivière fait l'objet de pêche sportive. La rivière Jupitagon possède un statut légal de rivière à saumons tel que défini dans la Loi des pêcheries. Cette rivière abrite probablement aussi une population d'ombles de fontaine anadrôme et très sûrement une population d'ombles de fontaine résidente.

La rivière Jupitagon est le seul cours d'eau d'importance qui traverse la zone d'étude. Il s'agit d'une rivière de moyenne importance qui draine un bassin de 220 km². Au niveau de la zone d'étude, la rivière entaille des sédiments littoraux ou est contrainte par le socle rocheux. Le site de passage du futur pont se situe dans un secteur de fort courant où la rivière est encaissée (Figure 5).

3.3 MILIEU HUMAIN

A notre connaissance, un seul résident habite à l'intérieur de la zone d'étude du côté est de la rivière, à l'embouchure de celle-ci. La majeure partie des rives, en aval du pont du côté est, est du domaine privé, alors que du côté ouest et au nord, nous avons affaire à des terres publiques. De plus, quelques chalets sont aussi présents des deux côtés de l'embouchure. La rivière est fréquentée par de nombreux pêcheurs de saumons en particulier à proximité de la route. La rivière fait l'objet de surveillance juste en aval du pont à l'endroit où le saumon se regroupe avant de franchir les importants rapides sous le pont (Figure 4).

Enfin, au niveau archéologique, le territoire a fait l'objet d'un examen qui nous a révélé que le projet ne mettrait aucun site archéologique en péril.

4.0 LES IMPACTS

Les impacts ainsi que les mesures de mitigation sont localisés à la figure 6.

4.1 SUR LE MILIEU TERRESTRE

En ce qui a trait à la partie ouest du projet, les impacts se résument à la destruction partielle et la modification du drainage d'une petite tourbière (2,2 ha), la destruction d'une petite superficie de milieu forestier (1,2 ha) et l'abandon de 1,4 km de route. Ce dernier impact en plus d'être un impact biophysique, contribuera à la dégradation du champ visuel de la future route. Tous ces impacts, quoique non-négligeables, sont considérés comme faibles, compte tenu des faibles superficies en jeu et du caractère ordinaire de la ressource affectée.

Les impacts affectant la partie est du projet sont essentiellement rattachés à la destruction de milieu forestier, à la destruction partielle d'une petite tourbière et à l'abandon de 0,7 km de route. Ce dernier impact aura de plus un effet visuel négatif pour les utilisateurs de la route. Pour les mêmes raisons que celles citées précédemment, les impacts sont jugés faibles.

Enfin, advenant l'ouverture de nouveaux bancs d'emprunt pour la réalisation de ce projet, cette dernière activité serait un impact négatif sur le milieu terrestre dont l'ampleur varie selon le site.

4.2 SUR LE MILIEU AQUATIQUE

De tout le projet, l'impact le plus important est sans aucun doute, l'impact sur la ressource saumon bien que celle-ci soit de nature temporaire. L'impact proviendrait essentiellement des effets du sautage du roc, de la construction du nouveau pont, de la démolition de l'ancien pont et du creusement des fossés de la nouvelle route. Ces dernières activités engendreraient des ondes de choc et des sédiments dans l'eau qui pourraient être néfastes pour le saumon. Cet impact pourrait être qualifié de moyen.

Une autre espèce assez sensible pourrait être affectée par les mêmes activités citées plus haut, il s'agit de l'omble de fontaine. D'autres espèces de poissons pourraient être touchées, toutefois leur répartition dans la rivière et leur non-exploitation par l'homme les rendent moins sensibles. Nous négligerons donc les impacts sur les autres espèces de poissons.

4.3 SUR LE MILIEU HUMAIN

Le seul impact humain que peut engendrer ce projet est le dérangement qu'occasionnera la construction du nouveau tronçon pour les automobilistes et éventuellement le résident de la rivière Jupitagon ainsi que les propriétaires de chalets. Cet impact est qualifié de faible parce qu'il affecte peu de personnes et qu'il est temporaire.

Au niveau archéologique, le seul impact appréhendé est l'ouverture de nouveaux bancs d'emprunt ou l'extension d'anciens qui pourraient affecter des sites potentiels.

5.0 LES MESURES DE MITIGATION

5.1 RECOMMANDATIONS POUR LE MILIEU TERRESTRE

5.1.1 MESURES GENERALES

Le déboisement devra être minimum, i.e., seule la superficie nécessaire au terrassement et au drainage sauf dans le cas où des remblais ou des déblais nécessiteront des largeurs d'emprise supérieures.

La circulation de la machinerie lourde devra se faire uniquement à l'intérieur de l'emprise et de préférence sur les superficies prévues pour le terrassement et le drainage.

Les sites d'aménagement temporaires (stationnement de machinerie lourde, roulotte de chantier) devront être installés sur des sites déjà perturbés à savoir: ancien banc d'emprunt, tronçons de route abandonnés. Si ces sites ne sont pas disponibles, on verra à minimiser les surfaces destinées aux installations temporaires.

On visera à utiliser des bancs d'emprunt déjà ouverts; dans le cas contraire, on verra à minimiser le nombre de bancs d'emprunt et faire en sorte qu'ils ne se voient pas de la route.

Les bancs d'emprunt après leur utilisation devront être réaménagés en vertu du Règlement sur les carrières et sablières.

Les matériaux de rebut devront, soit être utilisés (terre organique de décapage) pour recouvrir les tronçons de route délaissés, soit être déposés dans des sites où le sol a déjà été perturbé, plus particulièrement au niveau de site d'extraction des matériaux. A défaut de ces deux alternatives, les matériaux devront être déposés dans un site approuvé par le Service de l'environnement.

Au niveau des tronçons de route abandonnés, on devra enlever le revêtement bitumineux et scarifier les fondations afin d'ameublir le sol et par la suite, on les recouvrira de terre végétale recueillie ailleurs le long du nouveau tracé. Ces tronçons devront de plus faire l'objet de revégétation (plantation d'aulnes ou d'épinettes). Un devis pourrait être préparé à cet effet par la Division des plans et devis du Service des projets.

Les ponceaux devenus inutiles devront être enlevés afin de libérer le lit des cours d'eau. On devra par la suite redonner un profil naturel aux berges de ceux-ci. Enfin, les tronçons de route abandonnés devront être rendus inaccessibles aux véhicules afin d'assurer la repousse de la végétation (sauf indications contraires).

5.1.2 MESURES SPECIFIQUES

Aux alentours du chaînage 1 + 770, un ponceau de 900 mm devra être installé afin d'assurer le drainage de la tourbière à cet endroit.

5.2 RECOMMANDATIONS POUR LE MILIEU AQUATIQUE

Le milieu aquatique est ici essentiellement représenté par la rivière Jupitagon, les autres étendues d'eau comprises dans la zone d'étude ne feront pas l'objet de recommandations étant donné leur très faible interaction avec le projet ou leur importance relativement trop faible.

Recommandations

Le déboisement devra être minimum aux abords de la rivière.

Aucun site d'aménagement temporaire ne devra être situé à moins de 60 m de la rivière.

Le plein de carburant et l'entretien de la machinerie devront être effectués à au moins 15 km des cours d'eau afin d'éviter toute contamination de ceux-ci.

Considérant la situation physique des berges à l'endroit de la traversée (affleurements rocheux escarpés et étroitesse de la rivière) du futur pont et de la proximité du pont actuel, il nous apparaît possible de construire le pont sans qu'aucun travail ne soit effectué dans l'eau de la rivière, i.e., sans aucune circulation de machinerie lourde dans le lit de la ri-

vière, sans construction de batardeaux, de jetées ou digues temporaires. Si pour des raisons majeures, certains travaux devaient affecter le lit ou l'eau de la rivière, ceux-ci devraient être effectués en dehors de la période du 1er juin au 15 août afin de ne pas nuire à la remontée du saumon. Advenant le cas d'installation d'ouvrages temporaires en remblai sur le lit du cours d'eau, l'enlèvement de ceux-ci devra être complet. On devra retrouver le profil original prévalant avant les travaux.

Le sautage du roc à la dynamite devra faire l'objet de restrictions, étant donné la proximité de la rivière. Cette activité devra donc s'effectuer en dehors de la période de montaison du saumon soit en dehors de la période comprise entre le 1er juin et le 15 août.

Aucun matériau d'emprunt ne devra être prélevé du lit des cours d'eau et des berges adjacentes.

A tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Immédiatement après la réalisation des travaux, il faudra libérer le lit des cours d'eau de tout matériau provenant des travaux et stabiliser toutes les berges et les talus qui auront été remaniés aux abords du pont, à l'aide d'une technique appropriée. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ces travaux préventifs de stabilisation du sol doivent être effectués au moment de la fermeture temporaire du chantier.

Le déversement dans tout cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. L'entrepreneur doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit leur nature, selon les lois et règlements en vigueur.

Enfin, en ce qui concerne la démolition du pont abandonné, elle devra être soumise aux mêmes contraintes que le sautage et la construction du pont. La culée du côté est de la rivière devra être démolie et les pierres contenues dans les cages de bois devront servir à la stabilisation de la berge à cet endroit. De plus, à cet endroit, on devra adoucir la pente afin de la rendre moins susceptible à l'érosion et favoriser la revégétation. Du côté ouest, la rive devra être nettoyée, le dessus de l'affleurement rocheux devra être débarrassé de tout débris afin qu'ils ne tombent pas dans la rivière.

5.3 RECOMMANDATIONS POUR LE MILIEU HUMAIN

Dans l'éventualité d'ouverture de nouveaux bancs d'emprunt ou d'agrandissement de bancs déjà ouverts, on devra aviser le Service de l'environnement du ministère des Transports afin que des reconnaissances archéologiques soient effectuées.

Enfin, on verra à assurer un accès adéquat aux résidents riverains de la rivière.

6.0 CONCLUSION

Si toutes les mesures de mitigation contenues dans le chapitre 5 sont appliquées avec soin, le projet aura des impacts sur le milieu qui pourront être globalement qualifiés de négligeables et avec le temps, disparaîtront presque entièrement et la route s'intégrera très bien au milieu.

BIBLIOGRAPHIE

Audet, R., 1977. Description sommaire de la végétation de la Moyenne et Basse Côte-Nord. Hydro-Québec, Montréal, 48 p.

Ducrocq, J.P., G. Audet, D. Bérubé, 1984. Inventaire du capital nature de la Moyenne et Basse Côte-Nord, Les districts écologiques, ministère de l'Environnement du Québec, carte

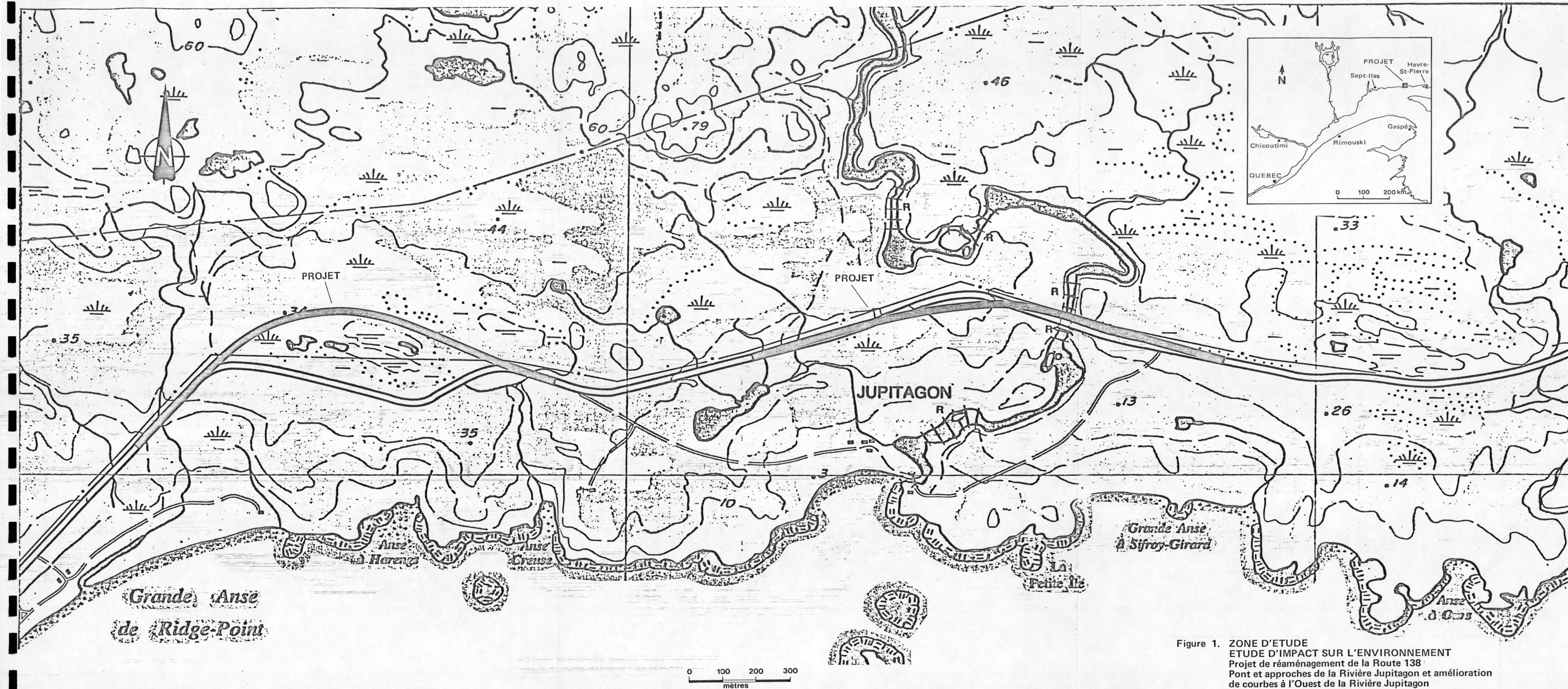


Figure 1. ZONE D'ETUDE
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
Projet de réaménagement de la Route 138
Pont et approches de la Rivière Jupitagon et amélioration
de courbes à l'Ouest de la Rivière Jupitagon



Figure 2 : Végétation en bordure de la rivière Jupitagon



Figure 3 : Végétation riparienne en amont du pont sur la rivière Jupitagon



Figure 4 : Végétation riparienne en aval du pont sur la rivière Jupitagon



Figure 5 : Berge de la rivière Jupitagon au futur site du pont de la route 138

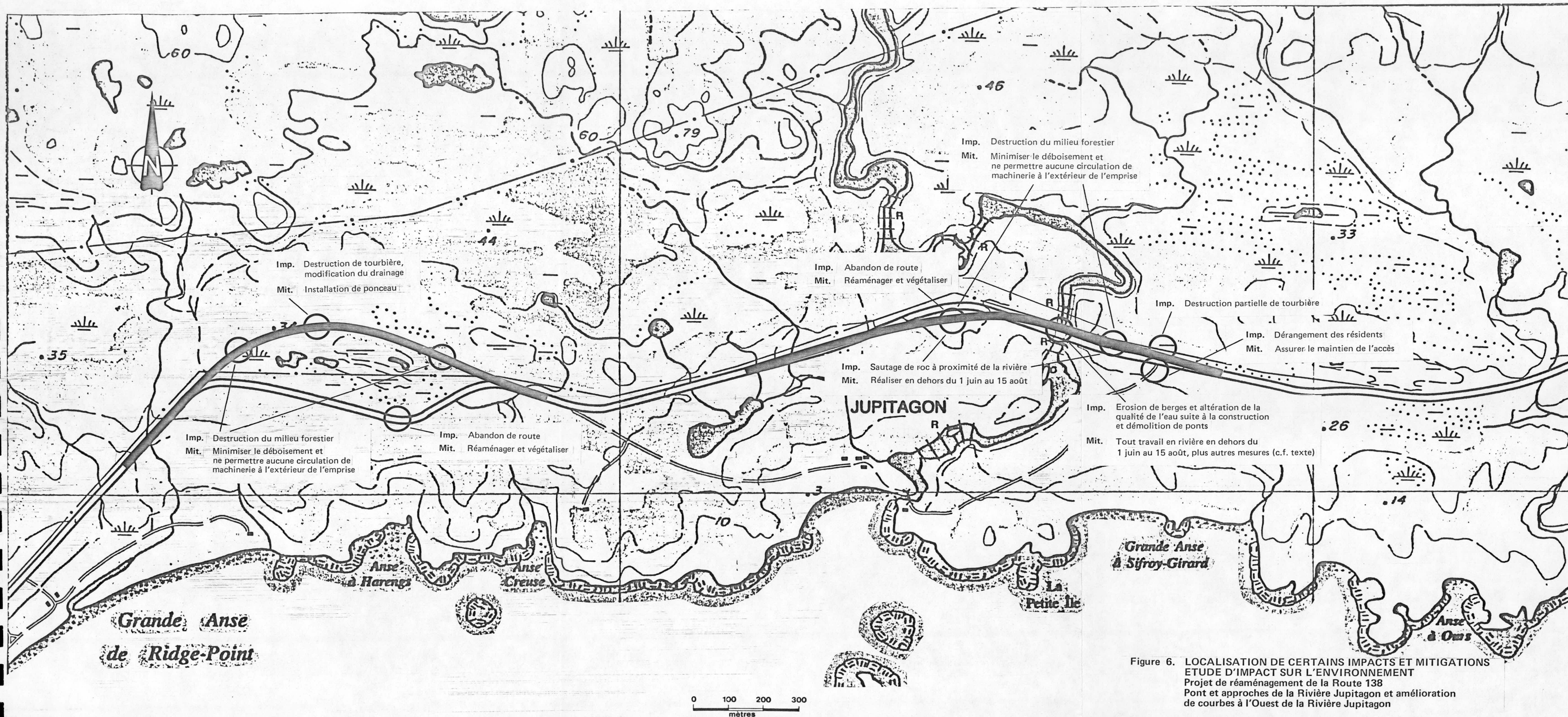


Figure 6. LOCALISATION DE CERTAINS IMPACTS ET MITIGATIONS
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
Projet de réaménagement de la Route 138
Pont et approches de la Rivière Jupitagon et amélioration
de courbes à l'Ouest de la Rivière Jupitagon

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 183 089