



REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 2 1999
TRANSPORTS QUÉBEC

PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 138
ENTRE MIDDLE-BAY ET VIEUX-FORT
PREMIERE PARTIE
(MIDDLE-BAY - RIVIERE ST-PAUL, 1ERE PARTIE)

CANQ
TR
GE
PR
202

FEVRIER 1986

C.O.P.I.: 138-15-01 A

258

551763

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement



PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 138
ENTRE MIDDLE-BAY ET VIEUX-FORT
PREMIERE PARTIE
(MIDDLE-BAY - RIVIERE ST-PAUL, 1ERE PARTIE)

C.O.P.I.: 138-15-01 A

Février 1986

QMTRA

CANQ

TR

GE

PR

202

i

Cette étude a été exécutée 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
Robert Montplaisir	biologiste	responsable de la section faune aquatique
Traian Constantin	technicien de la faune	
Denis Roy	archéologue	
Esther Laforte	archéologue	
Soutien technique:		
Lucie Dussault	dactylographe	

INTRODUCTION

Suite à l'évaluation environnementale de la réfection de ce tronçon de la route 138, il a d'abord été constaté que 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 formuler des recommandations qui permettront de minimiser les impacts négatifs du projet sur l'environnement, compte tenu de la fragilité du territoire à l'étude. dû à un pouvoir de régénération très faible, à la rareté des espèces végétales présentes et à la faible résistance des groupements végétaux face aux perturbations.

1.0 RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA PROTECTION DU MILIEU TERRESTRE

1.1 MESURES GENERALES

Le déboisement devra être minimum, i.e., seule la superficie nécessaire au terrassement et au drainage. Du fait que la route sera de type F, le déboisement maximum ne devra pas excéder 20 mètres (10 mètres de chaque côté de la ligne de centre) 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 verra à minimiser le nombre de bancs d'emprunt et dans la mesure du possible 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.

Les tronçons de route abandonnés devront être scarifiés afin d'ameublir le sol et ensuite recouverts de terre végétale recueillie ailleurs le long du nouveau tracé. Les ponts et pontceaux devenus inutiles devront être enlevés afin de libérer le lit des cours d'eau. Enfin, les tronçons de route abandonnés devront être rendus inaccessibles aux véhicules afin d'assurer la repousse de la végétation (sauf indications contraires).

1.2 MESURES SPECIFIQUES

Du chaînage 0 + 000 au chaînage 1 + 400, la nouvelle route traverse des secteurs très tourbeux (tourbières et petits étangs tourbeux). Le sol organique provenant de l'excavation de ces secteurs devra être récupéré pour la restauration des tronçons de route désaffectés. Idéalement, il devra être entreposé en bordure des tronçons destinés à être abandonnés de façon à ne pas nuire à la circulation et au drainage de la route sinon il devra être entreposé sur des sites déjà perturbés à savoir anciens bancs d'emprunt ou routes déjà désaffectées.

Du chaînage 1+700 au chaînage 1+900, afin d'éviter des problèmes d'enneigement (selon communication de Monsieur René Beaudoin du sous-centre de Lourdes-de-Blanc-Sablon), nous suggérons que soit rehaussé le profil de la route ou encore d'élargir les déblais. Toutefois, le rehaussement du profil ne devra pas causer de remblais significativement plus importants dans les lacs localisés au niveau du chaînage 1 + 500.

Du chaînage 5 + 800 au chaînage 6 + 400, le tracé de la route se situe dans une tourbière. Nous recommandons de construire la route en remblai directement sur la tourbière afin d'avoir à éviter d'excaver de grandes quantités de matières organiques. Si cela est impossible, on devra disposer des rebuts selon les recommandations générales déjà formulées.

En ce qui a trait au tronçon abandonné entre les chaînages 4 + 300 et 8 + 700 (chaînage de la nouvelle route) soit environ 5 km, une partie seulement de ce dernier devra être réaménagée soit le tronçon à proximité du ruisseau-aux-Saumons. Plus précisément, le tronçon à réaménager se situe entre deux points, dont l'un se situe à 200 mètres à l'est du ruisseau-aux-Saumons et l'autre à 800 mètres à l'ouest de ce même ruisseau. Ceci représente la partie de route proche de la rivière et les pentes abruptes à proximité de celle-ci. Le reste de la route pourra être conservé pour donner un accès à ce secteur du ruisseau.

Le réaménagement de la route aux abords du ruisseau aux Saumons s'avère indispensable en raison de l'importance de ce cours d'eau pour le saumon Atlantique, le secteur visé étant à la fois utilisé pour la migration et l'élevage des jeunes saumons.

Le réaménagement devra comporter les étapes suivantes:

- A) Couper l'accès aux véhicules automobiles à l'aide de fossés et de gros blocs de roc.
- B) Stabilisation des fossés de drainage de la partie située à l'est du cours d'eau actuellement sérieusement affectés par l'érosion (enrochement ou autres solutions efficaces).
- C) Ameublir les fondations de la route par scarification en vue de la plantation.
- D) Si disponible, recouvrir les fondations de terre végétale.
- E) Planter de l'aulne crispé (*Alnus crispa*) au niveau des anciennes fondations de la route. Pour les secteurs à proximité de l'eau, on devra planter les arbustes à 1 mètre centre en centre afin de stabiliser les berges exposées à l'érosion.

2.0 RECOMMANDATIONS POUR LA PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE

- Considérant la fragilité du milieu:
- couvert végétal sur les berges à croissance lente
 - ichtyofaune particulièrement sensible (salmonidés)
 - habitats à salmonidés, sensibles à la sédimentation

les mesures énumérées aux sections 2.1 et 2.2. devront être appliquées pour protéger le milieu aquatique.

2.1 MESURES GENERALES

"Déboiser" au minimum les abords des lacs et plans d'eau.

Aucun site d'aménagement temporaire ne devra être situé à moins de 60 mètres des cours d'eau et lacs.

Lors de la construction, la libre circulation des eaux doit être assurée, sans créer d'impact inacceptable aux points de vue hydraulique et environnemental. Il n'est pas permis de bloquer plus des deux tiers de la largeur d'un cours d'eau.

Les matériaux utilisés pour la construction d'ouvrages en terre (ex.: batardeau, digue) ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fines passant le tamis 75 mm.

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 des ponts et ponceaux, 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.

Après les travaux, l'enlèvement des ouvrages temporaires en remblai sur le lit du cours d'eau devra être complet. On devra retrouver le profil original prévalant avant les travaux.

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.

2.2 MESURES SPECIFIQUES

Ruisseau-aux-Saumons et émissaire de Sandwash Pond

Pour ces deux cours d'eau, nous recommandons la mise en place de la structure entravant le moins possible la montaison du saumon, soit un pont.

Emissaire de Sandwash Pond :

Les travaux devront être exécutés de façon à nuire le moins possible à la migration et la fraie du saumon ainsi qu'à l'incubation des oeufs et l'alevinage. Les périodes où les travaux à moins de 60 mètres de ces cours d'eau peuvent être exécutés, sont le mois de juin et l'intervalle compris entre la mi-août et le 1er octobre.

Ruisseau-aux-Saumons :

Tous les travaux devant s'effectuer dans l'eau sont autorisés uniquement durant les deux périodes suivantes: du 1er juin au 1er juillet et du 1er septembre à la débâcle du printemps suivant.

Les digues, batardeaux et chemins d'accès devront être suffisamment stables pour résister à l'érosion de la marée sans avoir à nécessiter des travaux d'entretien ou d'enlèvement ou de rajout de matériel durant toute la période de restriction de travaux en eau, soit du 1er juillet au 1er septembre et de la débâcle du printemps au 1er juin. En ce sens, les matières fines devront être confinées à l'intérieur des ouvrages temporaires par un filtre naturel granulaire, ou des sacs de sable, ou des sacs de sable et ciment, ou une toile filtrante, ou une toile imperméable.

Le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectueront à distance du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique par des produits organiques, chimiques, pétrochimiques, toxiques ou pouvant le devenir.

Si des travaux de dynamitage sous l'eau sont nécessaires, on devra voir à limiter la pression de l'onde de choc à 276 kPa à une distance de 16 m de la source.

Lors de la démolition du pont actuel sur le ruisseau-aux-Saumons, nous recommandons:

- D'enlever le tablier et les poutres de façon à ce qu'aucun matériau ne soit déversé dans le cours d'eau. S'il arrive que ces matériaux de démolition se déposent sur le lit, ce dernier devra en être libéré immédiatement.
- Les culées doivent être aménagées ou démolies de façon à ce que le matériel contenu dans les cages ne s'effondre pas dans le lit du cours d'eau. Trois méthodes sont suggérées:
 - . Retirer le contenu du caisson en premier lieu; par la suite, enlever les poutres de la cage.
 - Enlever le caisson et les matériaux pouvant s'ébouler dans le ruisseau; consolider le remblai à l'aide d'une technique adéquate (ex.: revégétation).
 - . Laisser le caisson en bois sur place, mais consolider le contenu à l'aide d'une technique adéquate afin que le matériel ne s'écroule dans le ruisseau lors du pourrissement des poutres. Aménager par revégétation les abords du caisson pour minimiser l'impact visuel.

Lacs

Les travaux nécessitant un remblayage des plans d'eau doivent être exécutés durant la période qui nuit le moins possible au recrutement (fraie, incubation, alevinage) de l'omble de fontaine, soit du 1er juin au 24 août.

Pour les remblais empiétant sur les lacs, les matériaux doivent être le plus grossier possible, de façon à minimiser la mise en suspension dans l'eau.

Pour les tronçons où il n'y a pas de remblayage dans les plans d'eau, mais passant à moins de 60 mètres de ces lacs, on devrait prévoir une zone tampon avec plantation d'aulne crispé à moins qu'il existe déjà une végétation naturelle dans cette bande.

Autres cours d'eau

Pour les autres cours d'eau non-échantillonnés, aucune période de restriction n'est nécessaire, mais on devra s'assurer de la stabilisation des remblais afin de prévenir l'érosion, et du respect des mesures générales de protection de l'environnement.

3.0 RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Les recherches archéologiques effectuées à ce jour indiquent qu'aucun site archéologique historique et préhistorique ne devrait être menacé par la réalisation des travaux de construction. Cette constatation est toutefois valable en autant qu'une limite d'emprise de 30 mètres de largeur maximum est respectée. Toute modification à la limite d'emprise et au tracé approuvé pourrait détruire d'importants vestiges archéologiques: les modifications éventuelles devront être communiquées au Service de l'environnement du ministère des Transports.

Aucun site archéologique ne devrait également être menacé par l'exploitation des sources de matériaux actuellement connues pour ce projet. Toutefois, toute modification aux limites prévues et toute nouvelle exploitation de sources de matériaux pourraient menacer des vestiges archéologiques importants. A cet effet, toute modification éventuelle concernant les sources de matériaux devra être communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports.

La circulation et le garage de véhicules à l'extérieur de l'emprise devront être contrôlés et minimisés en autant que possible.

Toute trouvaille ou découverte fortuite de vestiges archéologiques (ossements, outils de pierre ou d'os, structures de pierre, etc.) devra être communiquée sans délai au Service de l'environnement et les travaux de construction en cours à cet endroit devront être immédiatement interrompus.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 376