



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

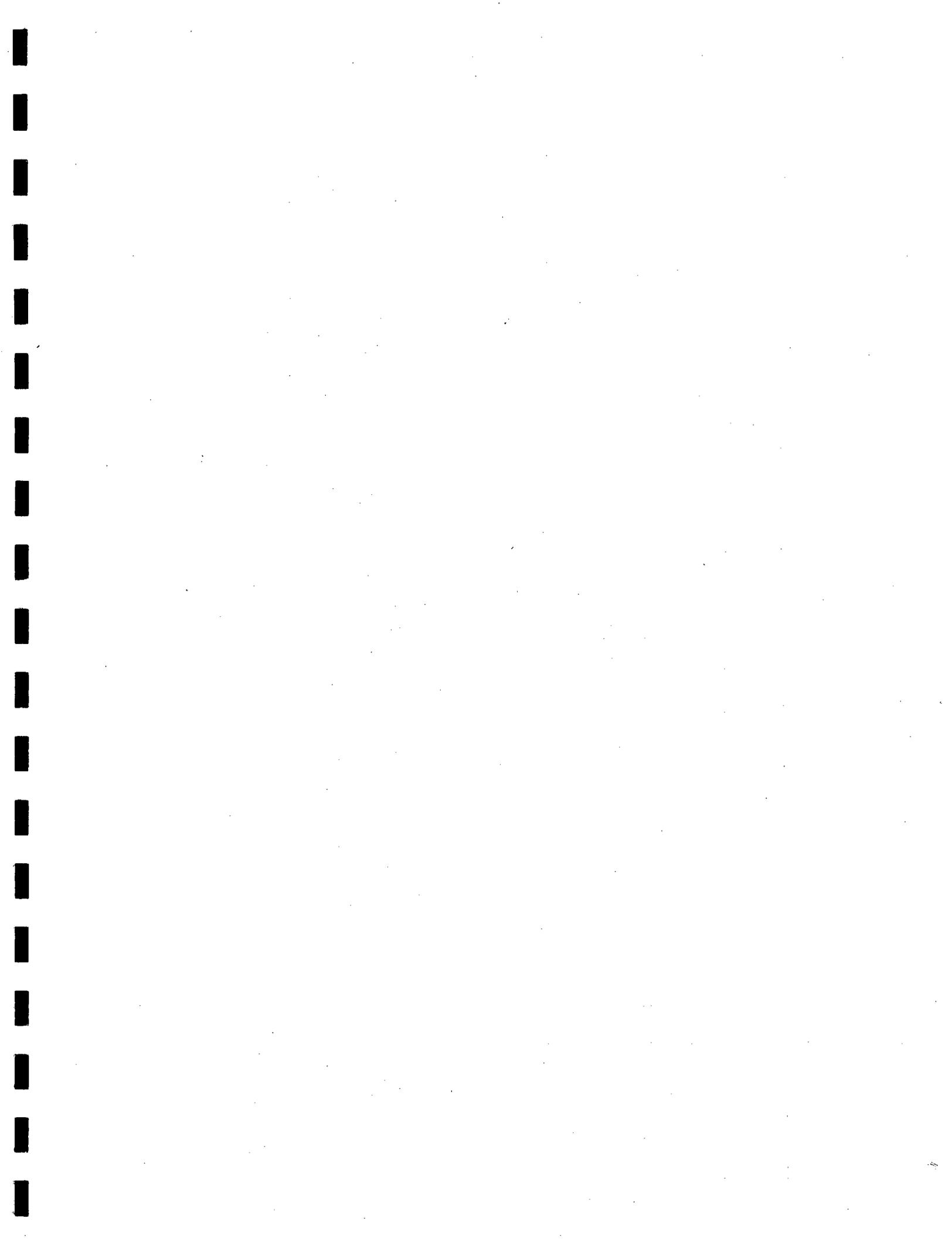
POUR CONSULTATION SEULEMENT

RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 138
BAIE SAINT-PAUL, PAROISSE

CANQ
TR
GE
PR
216

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMANDE
DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

169



554035

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



**RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 138
BAIE SAINT-PAUL, PAROISSE**

**ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMANDE
DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION**

SEPTEMBRE 1986

OMTRA
CANQ
TR
GE
PR
216

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ANNEXES 3

ÉQUIPE DE TRAVAIL 4

1.0 IDENTIFICATION DU REQUÉRANT 5

2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET 5

3.0 IDENTIFICATION DU CHARGÉ DE PROJET 5

4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET 5

5.0 OBJECTIFS DU PROJET 6

6.0 DESCRIPTION DU PROJET 7

6.1 NATURE DU PROJET 7

6.2 PROGRAMMATION 7

6.3 LONGUEUR DU PROJET 7

6.4 NORME UTILISÉE 8

6.5 NOMBRE DE CHAUSSÉES ET DE VOIES 8

6.6 DÉBITS JOURNALIERS 8

6.7 VITESSE DE RÉFÉRENCE 8

6.8 VITESSE AFFICHÉE 8

6.9 TYPE DE DRAINAGE 9

6.10	SURLARGEURS	8
7.0	<u>ÉCHÉANCIER DU PROJET</u>	10
8.0	<u>DÉTAIL DES ACQUISITIONS DE TERRAIN</u>	10
9.0	<u>MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION</u>	10
10.0	<u>AUTORISATION DE LA COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE</u>	11
11.0	<u>APPROBATION DE LA MUNICIPALITÉ</u>	11
12.0	<u>PRÉSENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET</u>	12
13.0	<u>ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</u>	14
14.0	<u>CONCLUSION</u>	18

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I : LOCALISATION DU PROJET

ANNEXE II : PROFIL EN TRAVERS

ANNEXE III : APPROBATION DE LA MUNICIPALITÉ

ANNEXE IV : PLAN DE CONSTRUCTION

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.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Bédard, Yves biologiste, chargé de projet

Evenat, Jean-Marc géographe, stagiaire en
sciences de l'environnement

Marcoux, France technicienne de la faune

Morneau, François géomorphologue

Soutien technique:

Dussault, Lucie dactylographe

Sous la supervision de:

Poulin, Philippe géomorphologue

1.0 IDENTIFICATION DU REQUÉRANT

Ministère des Transports
700, boulevard St-Cyrille Est
Québec, Québec
G1R 5H1

2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET

M. Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
(514) 873-4953

3.0 IDENTIFICATION DU CHARGÉ DE PROJET

M. Yves Bédard, biologiste
Division des études environnementales Est
Service de l'environnement
(418) 643-2408

4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route : 138
Région : 3.1 (district 11, La Malbaie)
Municipalité : Baie-Saint-Paul
M.R.C. : Charlevoix
Circ. élect. : Charlevoix
Dossier : 138-07-04

Le projet est localisé aux cartes topographiques et cadastrales de l'Annexe I.

5.0 OBJECTIFS DU PROJET

L'intervention du ministère des Transports à Baie-Saint-Paul fait suite aux nombreuses demandes exercées par les citoyens et le conseil de la municipalité. C'est dans cette optique que se fera l'élargissement de la route 138 à cet endroit.

L'action du Ministère vise à solutionner les problèmes de sécurité, de densité et de fluidité de la circulation sur ce tronçon très achalandé de la route 138. Ce projet s'inscrit dans un plan d'ensemble visant le réaménagement de plusieurs sections de la route 138.

6.0 DESCRIPTION DU PROJET

6.1 NATURE DU PROJET

Le projet consiste à doubler les voies de la route 138 actuelle. Il débute à l'intersection des routes 138 et 362 et se termine à la route de Saint-Placide. Tout au long du parcours, le tracé suit la route actuelle.

En plus de l'élargissement de la chaussée, les travaux comprennent l'élargissement du pont de la rivière Bras-du-Nord-Ouest et de la traverse de l'Ermitage.

De plus, certaines intersections seront réaménagées. Enfin, entre les chaînages 6 + 950 et 7 + 130, la route se rétrécit pour se raccorder à la chaussée actuelle.

6.2 PROGRAMMATION

Ce projet est inscrit pour réalisation en 1986-87 au plan d'équipement 1986-1991, sous-programme I (développement du réseau).

6.3 LONGUEUR DU PROJET

Le projet global mesure 2,16 kilomètres, dont un tronçon d'environ 470 mètres à moins de 60 mètres de la rivière Bras-du-Nord-Ouest. Une partie des travaux de ce tronçon (du chaînage 5 + 290 à 5 + 650) sera effectuée cet automne, alors que les travaux d'élargissement du pont seront faits l'an prochain.

6.4 NORME UTILISÉE

On utilisera la section de type D-2310C modifiée, avec des voies de roulement de 3,7 m et 3,5 m avec trottoir d'un côté et bordure de l'autre. Cette norme correspond à une emprise nominale de 20 m (Annexe II).

6.5 NOMBRE DE CHAUSSÉES ET DE VOIES

Une chaussée à quatre voies contiguës.

6.6 DÉBITS JOURNALIERS

Le débit journalier moyen annuel est de 3 800 véhicules, alors que le débit journalier moyen estival est de 5 500 véhicules dont une partie de transit estimée à 1 400 véhicules.

6.7 VITESSE DE RÉFÉRENCE

Elle est de 70 km/h.

6.8 VITESSE AFFICHÉE

Elle sera de 70 km/h.

6.9 TYPE DE DRAINAGE

Entre les chaînages 4 + 907 et 5 + 250, le drainage est de type rural avec fossés. Ailleurs, le drainage sera assuré par un égoût pluvial enfoui sous la chaussée.

6.10 SURLARGEURS

Aucune surlargeur n'est requise, les travaux devant s'effectuer à l'intérieur de l'emprise appartenant déjà au ministère des Transports.

7.0 ÉCHÉANCIER DU PROJET

Plan préliminaire : 1975
Plan de construction : 1986
Construction : 1986-87

8.0 DÉTAIL DES ACQUISITIONS DE TERRAIN

Aucune acquisition de terrain n'est requise pour compléter le projet, la construction devant se faire totalement à l'intérieur de l'emprise actuelle.

9.0 MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

L'élargissement de la route 138 exige que des travaux soient effectués à moins de 60 mètres de la rivière Bras-du-Nord-Ouest sur une distance d'environ 470 mètres (chaînages 5 + 180 à \sim 5 + 650).

10.0 AUTORISATION DE LA COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

L'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole n'est pas requise puisque les travaux se font:

- à l'intérieur des emprises du Ministère,
- à l'extérieur de la zone agricole telle que décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole.

11.0 APPROBATION DE LA MUNICIPALITÉ

La Corporation municipale a accepté, par voie de résolution du Conseil, les plans présentés par le M.T.Q. (Annexe III).

12.0 PRÉSENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Le projet d'élargissement de la route 138 se situe dans la municipalité de la paroisse de Baie-Saint-Paul. Cet axe constitue le seul lien routier entre la région de Québec et celle de la Côte-Nord. De ce fait, les véhicules commerciaux représentent un pourcentage relativement important de la circulation ($\pm 25\%$). La route 138 connaît également un achalandage accru durant la saison estivale, puisqu'elle se localise au coeur d'une région très fréquentée par les touristes, Charlevoix.

Entre les chaînages 5 + 180 et 5 + 650, la route est située en bordure de la rivière Bras-du-Nord-Ouest, qu'elle franchit par un pont au niveau du chaînage 5 + 250.

Ce cours d'eau est un affluent de la rivière du Gouffre qu'elle rejoint 1,6 km en aval du pont; sa largeur moyenne au niveau du site des travaux est de 18 m et sa profondeur est de 40 cm. Son lit est composé principalement de cailloux, de blocs et de gravier. Les rives des deux côtés de la rivière sont constituées de perrés et de gabions et les talus qu'elles constituent sont abrupts, d'une hauteur d'environ 4 m. La vitesse du courant est qualifiée de rapide.

La végétation riveraine est relativement clairsemée. On retrouve toutefois sur la rive droite: du Peuplier baumier (Populus balsamea), des Aulnes rugueux (Alnus rugosa) et des Saules (Salix sp.) en bordure de l'eau.

La rive gauche est plus arbustive avec une végétation composée principalement d'Aulnes rugueux et de Saules. Ici encore la strate arborescente est représentée par le Peuplier baumier. Entre les chaînages 5 + 430 et 5 + 600, un jeune boisé forme une bande de 15 à 18 m de large entre l'emprise de la route et le haut de la berge de la rivière. Il est constitué principalement de feuillus intolérants tels que le Peuplier faux-tremble (Populus tremuloïdes) et le Peuplier baumier.

Un inventaire à la pêche électrique effectué en septembre 1985 a permis d'identifier 7 espèces de poissons présentes dans la rivière entre le pont et sa confluence avec la rivière du Gouffre.

De ces 7 espèces, deux font l'objet d'une exploitation de la part des pêcheurs sportifs, soit l'Ombre de fontaine (Salvelinus fontinalis) et la Truite arc-en-ciel (Salmo gairdneri); deux autres ont un bon potentiel quoiqu'elles soient encore peu exploitées, soit le Meunier noir (Catostomus commersoni) et le Meunier rouge (Catostomus catostomus).

La rivière Bras-du-Nord-Ouest contient également des populations de Chabot visqueux (Cottus cognatus), de Naseux des rapides (Rhinichthys cataractae) et de Lamproie marine (Petromyzon marinus); ces espèces sont d'un intérêt pour le régime alimentaire des prédateurs telle l'Ombre de fontaine.

Il est important également de mentionner la présence du Saumon atlantique (Salmo salar) dans la rivière du Gouffre, dont la montaison s'effectue entre le 15 juin et le début d'août.

La nature artificialisée des rives laisse supposer qu'il y a peu ou pas d'utilisation du site par d'autres espèces fauniques, mammifères ou sauvagine.

D'autre part, dans le secteur situé à moins de 60 m des rives (chaînages 5 + 180 à 5 + 650), on retrouve 5 résidences, un atelier de fer forgé, un garage, un motel avec restaurant, trois autres restaurants, une boucherie et un commerce de pièces de motocyclette avec résidence à l'étage supérieur. Cependant, tous ces bâtiments sont reliés au réseau d'aqueduc et d'égoût.

13.0 ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Impact no 1 : Milieu biophysique et visuel Elargissement du remblai

Les remblais entre les chaînages 5 + 020 et 5 + 250 approx. seront élargis des deux côtés de la route, de même que des chaînages 5 + 430 à 5 + 600 approx. (côté droit). Cependant puisque des remblais ont déjà été construits à ces endroits pour permettre le passage de la route actuelle, il ne devrait en résulter que peu d'impacts. Les répercussions sont donc considérées comme faibles puisque seul un couvert herbacé risque de disparaître.

Mitigation

Les pentes des nouveaux remblais seront stabilisés par engazonnement de façon à favoriser leur intégration au paysage environnant.

Impact no 2 : Milieu biophysique et visuel Elargissement du pont

Pour permettre le passage de la nouvelle route à quatre voies contiguës, le pont enjambant la rivière Bras-du-Nord-Ouest devra être élargi. Au point de vue visuel, la présence d'un tel ouvrage déjà construit fait que la future infrastructure n'apportera que peu de changements à l'aspect du site. De ce point de vue, l'impact est donc considéré comme faible.

Mitigation

Les travaux prévus n'impliquant qu'un élargissement de la structure, la seule mesure d'insertion envisageable consiste en un aménagement paysager des abords du pont, tel que discuté à la page suivante en b), c) et d).

Côté biologique et physique, les travaux d'élargissement du pont et de terrassement nécessaire aux abords immédiats du pont entraîneront une augmentation de l'érosion, se répercutant par un accroissement de la charge sédimentaire dans l'eau de la rivière. Cet impact demeurera, malgré tout, faible étant donné la petite portion des rives qui sera affectée. Cependant, le sol, la qualité de l'eau et la faune ichthyenne seront touchés à des degrés divers.

Mitigation

- a) Aucun travaux pouvant affecter la qualité de l'eau ne seront effectués entre le 15 juin et le début d'août afin de ne pas risquer de perturber la montaison du saumon dans la rivière du Gouffre.
- b) Dès la fin des travaux, la berge du côté sud de la rivière (rive concave) sera stabilisée à l'aide de gabions rejoignant ainsi ceux qui ont déjà été installés en amont et en aval du pont. Cette mesure permettra d'abord d'éliminer l'enrochement instable actuel; elle permettra aussi une meilleure intégration de l'ouvrage au milieu en ajoutant au sommet de cette structure quelques éléments de végétation comme par exemple des bosquets de chèvrefeuille ainsi que de la vigne vierge (voir Figure 1).
- c) La stabilisation par enrochement sur la rive nord (convexe) de la rivière, dont la pente est moins forte, sera maintenue, mais elle sera cependant améliorée en adoucissant davantage la pente.
- d) Les replats des talus seront engazonnés, sitôt les travaux terminés.

Impact no 3 : Milieu biophysique et visuel Drainage (chaînares 4 + 907 à 5 + 700)

Pour permettre l'écoulement des eaux, de nouveaux fossés ou un égout pluvial seront aménagés sur une distance d'environ 800 m. Ces travaux de terrassement pourraient avoir pour effet d'entraîner la mise en suspension de matières fines dans l'eau se déversant à la rivière. Ceci représente un impact faible.

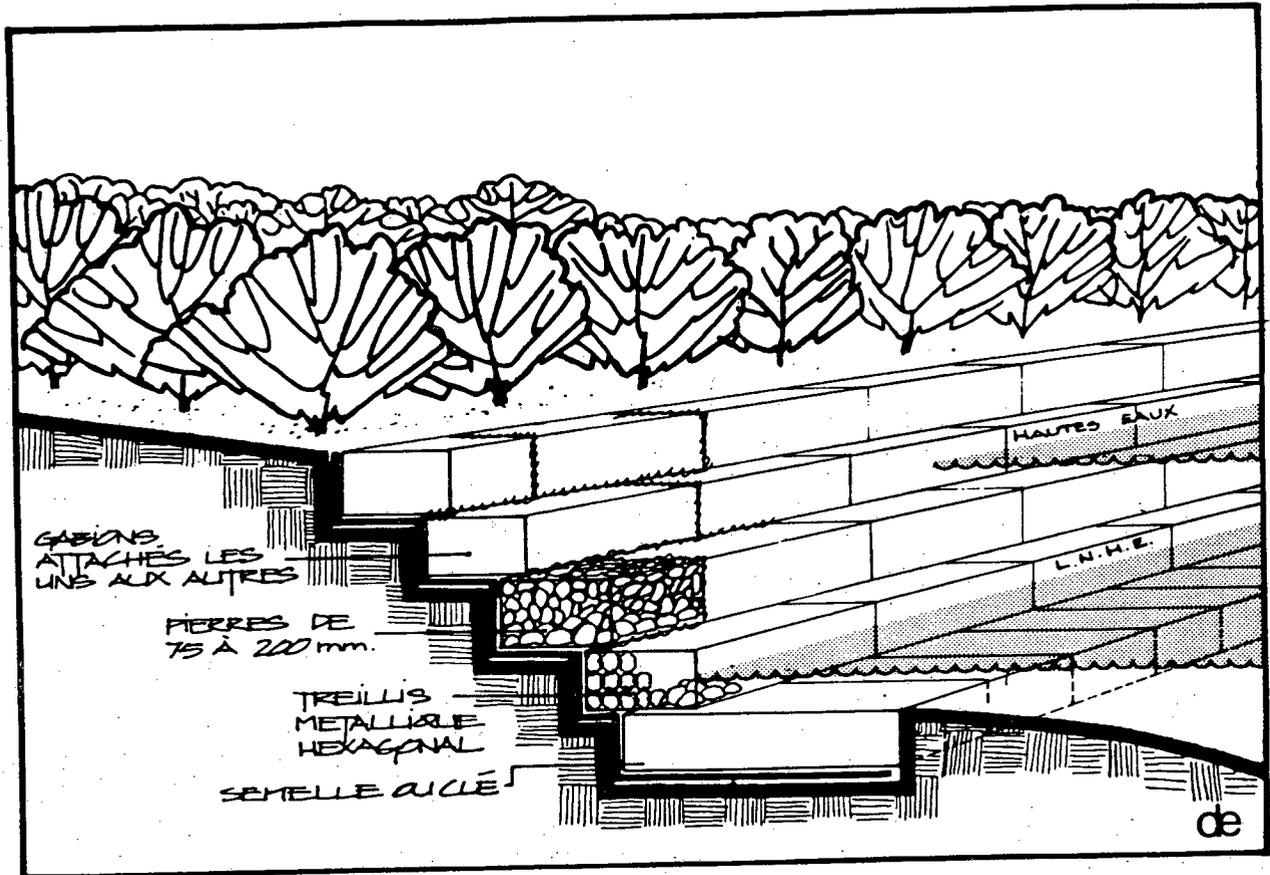


Figure 1 : Gabions

Mitigation

Les travaux de drainage seront effectués en dehors de la période du 15 juin au 1er août de façon à interférer le moins possible avec le cycle de reproduction du saumon dans la rivière du Gouffre. Les pentes des fossés seront ensuite stabilisées de façon permanente par engazonnement et l'aire de la servitude de drainage qui aura été déboisée sera également restabilisée par engazonnement et plantation d'arbres ou arbustes.

Impact no 4 : Milieu biophysique

Ensemble des travaux relatifs au cours d'eau

L'usage de machinerie lourde à proximité d'un cours d'eau, pour des travaux de construction et de terrassement, risque d'entraîner des impacts sur le milieu hydrique si certaines précautions ne sont pas prises. Dans le cas à l'étude, la répercussion sera faible si l'on tient compte de l'étendue restreinte des travaux et de leur durée temporaire.

Mitigation

Conformément à l'article 7,13 du Cahier des charges et devis généraux, pour parer à toute éventualité, les sites d'entreposage des matériaux et de la machinerie seront situés à au moins 60 m des berges de la rivière. Aucune fuite, ni déversement de déchets organiques, inorganiques, chimiques ou pétrochimiques ne devront aboutir à la rivière. L'entrepreneur devra se conformer aux dispositions prévues par les lois et règlements en vigueur concernant l'ensemble des activités sur le chantier et la disposition des déchets.

14.0 CONCLUSION

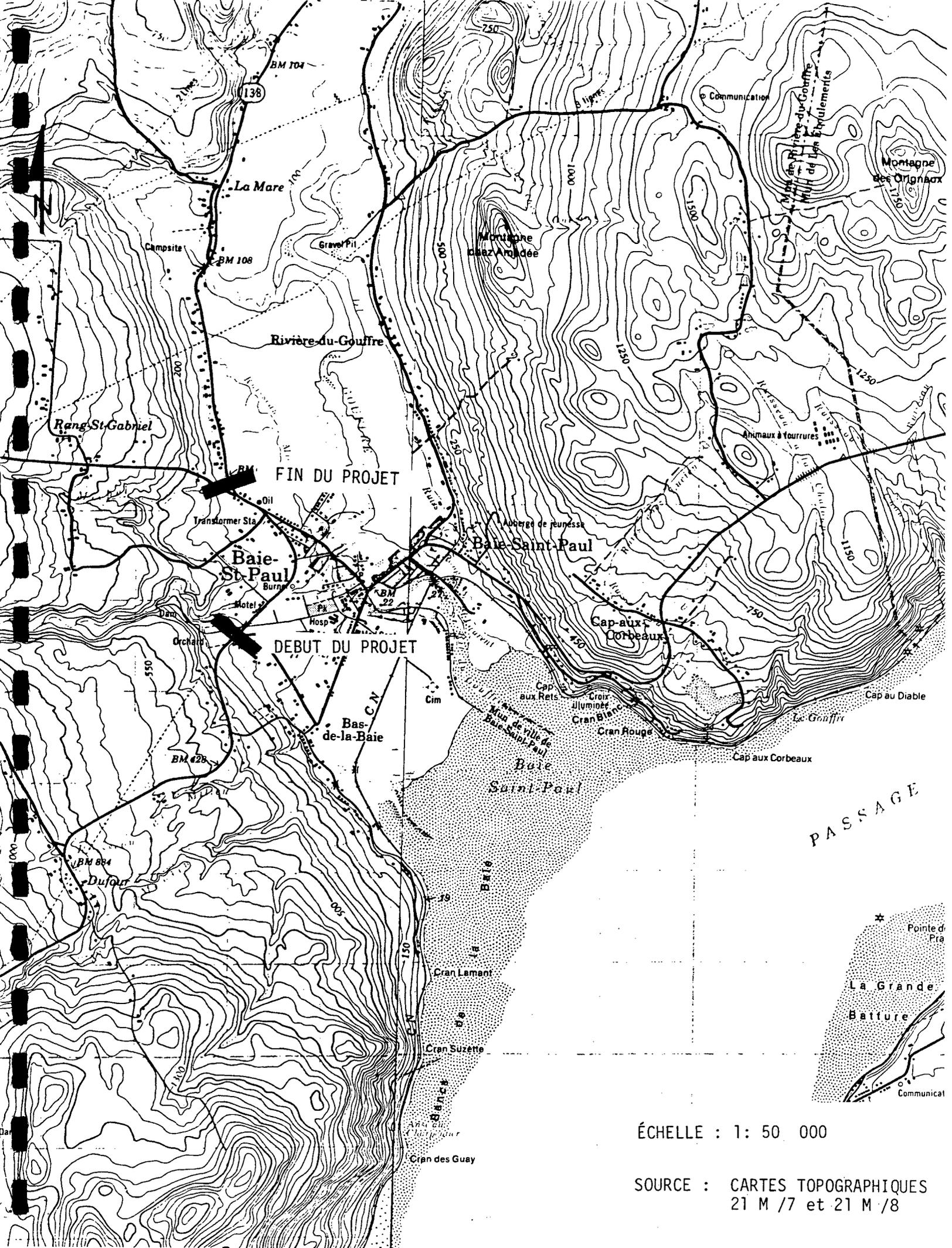
L'élargissement de la route 138 dans la municipalité de la paroisse de Baie-Saint-Paul, et notamment aux abords de la rivière Bras-du-Nord-Ouest, aura certes quelques répercussions sur les milieux biophysique et humain. Cependant, suite à l'application des mesures de mitigation contenues dans le rapport, les répercussions appréhendées devraient se résumer à des impacts résiduels faibles.

La stabilisation avec gabions et les aménagements paysagers prévus constituent même des apports positifs face à la situation actuelle. De plus, la reconstruction de la route 138 amènera des améliorations importantes du point de vue de la sécurité et du confort, tant pour les usagers de la route que pour les résidents riverains et les piétons.

ANNEXE I

LOCALISATION DU PROJET

- a) sur cartes topographiques
- b) sur carte cadastrale



FIN DU PROJET

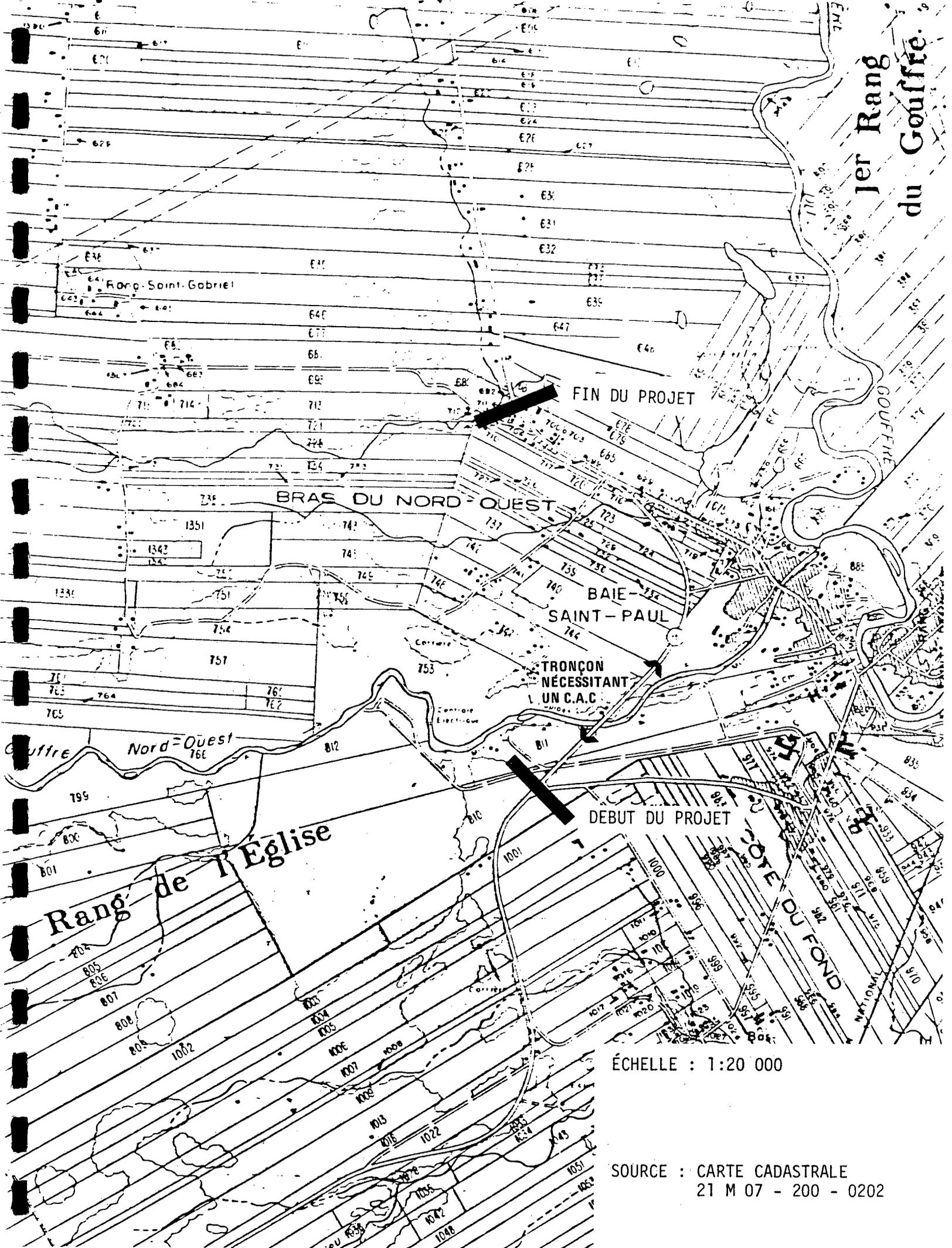
DEBUT DU PROJET

PASSAGE

ÉCHELLE : 1 : 50 000

SOURCE : CARTES TOPOGRAPHIQUES
21 M / 7 et 21 M / 8

Jer Rang
du Gouffre.



FIN DU PROJET

BRAS DU NORD-QUEST

BAIE
SAINT-PAUL

TRONÇON
NECESSITANT
UN C.A.C

DEBUT DU PROJET

Rang de l'Eglise

COTE DU FOND

ÉCHELLE : 1:20 000

SOURCE : CARTE CADASTRALE
21 M 07 - 200 - 0202

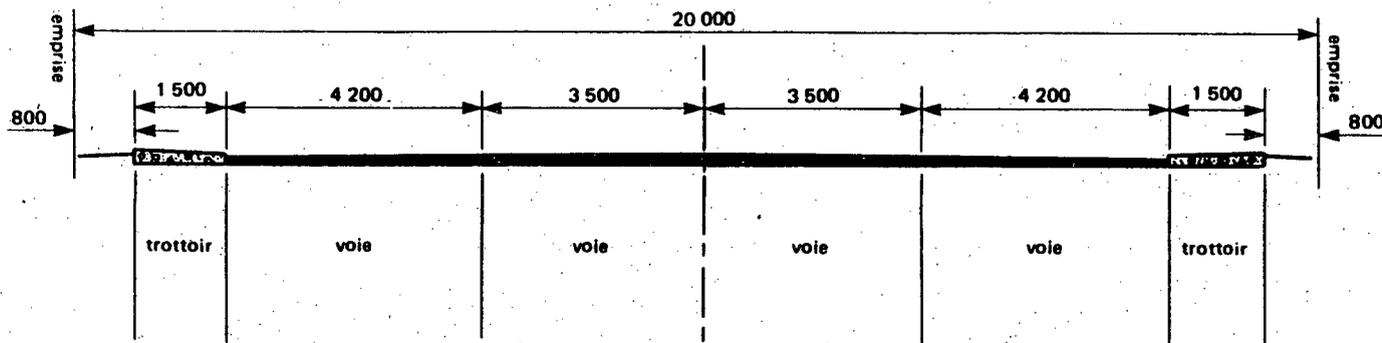
ANNEXE IV

PLAN DE CONSTRUCTION

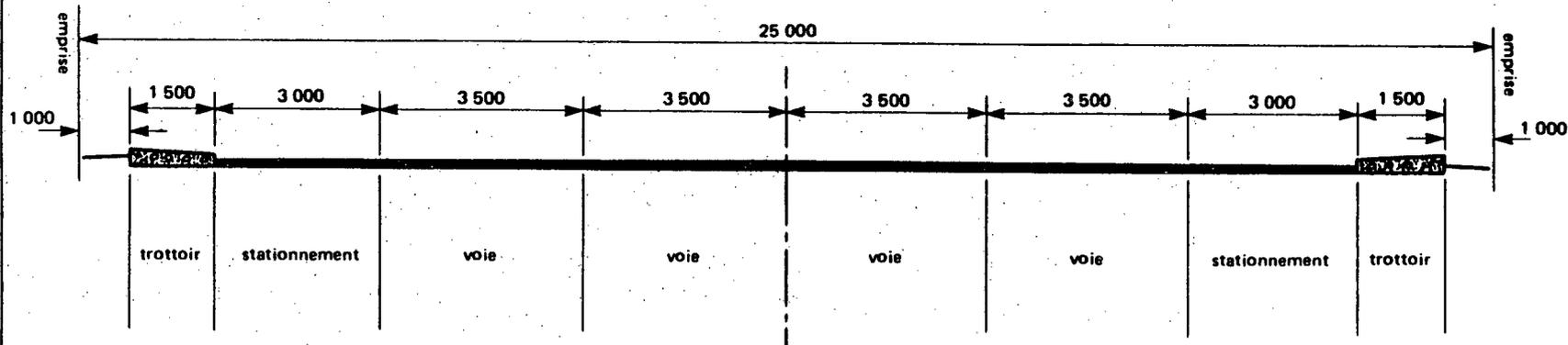


NORMES

VITESSE DE RÉFÉRENCE: 80, 70, 60 OU 50 km/h



C- QUATRE VOIES SANS STATIONNEMENT



D- QUATRE VOIES AVEC STATIONNEMENT

NOTE: Les voies de stationnement ne sont pas recommandées pour des vitesses de 60 km/h et plus.

ROUTE PRINCIPALE
A VOIES CONTIGUES
EN MILIEU URBAIN

D-2310

2.3.6

80-06-01

ANNEXE III

APPROBATION DE LA MUNICIPALITÉ

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
CORPORATION MUNICIPALE DE LA PAROISSE
DE BAIE ST PAUL

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL DE LA SESSION SPECIALE DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA PAROISSE DE BAIE ST PAUL, TENUE À LA SALLE DE L'ÉDIFICE MUNICIPAL, LUNDI LE 04 AOÛT 1986, À LAQUELLE IL Y AVAIT QUORUM.

LETTRE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU 18-07-86 AYANT POUR OBJET LA RÉFECTION DE LA ROUTE 138

IL EST PROPOSÉ PAR MONSIEUR ANDRE BRADET,

APPUYÉ PAR MONSIEUR JOSEPH GUAY

ET UNANIMEMENT RESOLU, QUE le projet de reconstruction de la Route 138, à partir de l'intersection de la Route 362 jusqu'au Camping Le Génévrier, présenté par le Ministère des Transports, soit accepté et approuvé, tel que décrit sur les plans du Ministère, sur une longueur de 4,95 kilomètres.

QUE la Municipalité par la présente résolution demande au Ministère des Transports la réalisation de ce projet.

COPIE CONFORME, certifiée ce 06 ième jour du mois d'Août 1986.



France Dufour, Sec.-Trés., Supp.

ANNEXE II

PROFIL EN TRAVERS

