
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de réaménagement de la route 138
sur le territoire de la Municipalité de Longue-Rive
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-399

Le 14 novembre 2006

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargée de projet : M^{me} Valérie Saint-Amant

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE

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 Longue-Rive sur le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) de La Haute-Côte-Nord.

Ce projet 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).

Plus précisément, ce projet consiste à réaménager la route 138 par la construction d'une voie contournant la Municipalité de Longue-Rive sur une distance de près de 8 km. La route sera constituée d'une seule chaussée de deux voies dont l'emprise nominale sera de 40 à 45 m. Deux routes collectrices relieront la voie de contournement à la route 138 actuelle pour permettre l'accès aux centres urbains. La construction de la route de contournement nécessitera l'édification d'un nouveau pont au-dessus de la rivière du Sault au Mouton. Le projet est évalué à 24 M\$ et inclut la réfection de la route 138 actuelle dans la zone urbaine.

L'analyse environnementale de ce projet démontre que les principaux enjeux sont liés aux motifs de sa raison d'être. En effet, l'augmentation de la circulation entraîne une détérioration accrue de la qualité de vie des résidants. Le flux grandissant de circulation de transit et du camionnage entraîne également des problèmes de sécurité dans la zone urbaine. Les objectifs établis par le MTQ visent principalement à améliorer ou à résoudre de façon définitive ces inconvénients tout en maintenant la fonctionnalité de la voie routière. La réalisation du projet de contournement contribuera sans aucun doute à l'atteinte de ces objectifs établis à partir des préoccupations exprimées par les autorités municipales ainsi que par plusieurs citoyens.

De façon générale, les enjeux relatifs au projet concernent la raison d'être du projet (qualité de vie et sécurité), les acquisitions, la protection de la rivière du Sault au Mouton, l'économie locale, l'alimentation en eau potable et le risque de submersion marine.

Le MTQ a proposé des mesures d'atténuation et de suivi pour gérer les impacts associés à certains de ces enjeux. Nous recommandons toutefois de réaliser également un programme de suivi du bruit en phase de construction de même qu'un programme de suivi des répercussions sur l'activité économique locale ainsi qu'un programme de suivi de la qualité de l'eau potable de certaines prises d'eau collectrices.

L'analyse environnementale permet de conclure à l'acceptabilité du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Longue-Rive compte tenu de sa justification et des mesures d'atténuation environnementales prévues sous réserve des 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.....	6
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	6
2.2 Analyse des variantes	7
2.3 Qualité de vie et sécurité	10
2.3.1 Niveaux de bruit et de vibrations	10
2.3.2 Sécurité des riverains et des usagers de la route.....	13
2.4 Acquisitions et déplacements	14
2.4.1 Résidences.....	14
2.5 Rivière du Sault au Mouton	16
2.5.1 Faune et habitats aquatiques	16
2.5.2 Régimes hydraulique et sédimentologique.....	19
2.6 Activité économique	20
2.7 Eau potable	22
2.8 Érosion des berges.....	23
Conclusion	25
Références.....	27

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	LONGUEUR DES TRACÉS EN MÈTRES LINÉAIRES TRAVERSÉS PAR LES OPTIONS 5 ET 6 EN FONCTION DES ÉLÉMENTS DU MILIEU ET LEUR RÉSISTANCE ENVIRONNEMENTALE	8
TABLEAU 2	NOMBRE ET POURCENTAGE DE RÉSIDENCES PAR CATÉGORIE DE NIVEAU DE GÊNE – CLIMAT SONORE ACTUEL	11

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	LOCALISATION DU PROJET	3
FIGURE 2 :	PROXIMITÉ DES RÉSIDENCES PAR RAPPORT À LA ROUTE	10

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 :	PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.....	31
ANNEXE 2 :	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS.....	33
ANNEXE 3 :	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	35
ANNEXE 4 :	LOCALISATION DES OPTIONS ÉTUDIÉES.....	37

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Longue-Rive et de la municipalité régionale de comté (MRC) de La Haute-Côte-Nord par le MTQ.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (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 à Longue-Rive 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 de un km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. 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 été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Longue-Rive, du 10 février au 26 mars 2004. Au terme de cette période, deux demandes d'audience ont été déposées au ministre.

À la suite des demandes d'audiences publiques sur le projet, le ministre de l'Environnement a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une médiation, qui a eu lieu à Longue-Rive du 23 août au 21 octobre 2004. Les principales constatations du rapport du BAPE sont résumées à l'annexe 1 du présent rapport.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues de la médiation, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MDDEP et ministères 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. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 3.

Le rapport présente :

- le contexte du projet, dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation, de même que la description de ses principales composantes (section 1). Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le MTQ;
- l'analyse environnementale du projet (section 2). Après avoir identifié les principaux enjeux présents, chacun d'eux sera analysé en fonction des impacts appréhendés, des éléments du milieu touchés, des préoccupations soulevées par le public et lors de la consultation gouvernementale et des mesures d'atténuation ou de compensation proposées par l'initiateur;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale du projet et la recommandation quant à sa réalisation, assortie de certaines conditions.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Pour la région de la Côte-Nord, le réseau routier constitue un outil vital au développement économique régional et joue un rôle essentiel dans l'exportation et l'importation des marchandises. En outre, l'économie régionale est particulièrement tributaire de la route 138 puisque celle-ci constitue le seul lien routier est-ouest de la région avec le reste de la province (voir figure 1).

La route 138 dans le secteur de Longue-Rive possède une double vocation, soit celle de route de transit servant au transport des biens et des personnes et de voie de desserte pour les résidants, les touristes et l'activité économique locale.

Le réaménagement de la route 138 à Longue-Rive est envisagé depuis le milieu des années 70. Le tracé présenté alors aux conseils municipaux de Saint-Paul-du-Nord et de Sault-au-Mouton contournait les municipalités, mais longeait le secteur nord des zones urbaines sur plus de 3 km, et ce, à seulement 50 à 100 m des résidences. Compte tenu des modifications majeures et coûteuses réclamées par les municipalités pour pallier cette proximité, le MTQ retira ce projet de sa programmation.

À l'automne 2000, le conseil municipal de la nouvelle Municipalité de Longue-Rive, regroupant à présent les anciennes municipalités de Sault-au-Mouton et de Saint-Paul-du-Nord, a demandé au MTQ de réactiver le dossier du contournement afin de trouver une solution aux problèmes de circulation des véhicules lourds qui traversent la Municipalité, de même qu'aux problèmes de sécurité des riverains et des cyclistes.

Le tronçon urbain, conçu dans les années 50, comporte de sérieuses lacunes géométriques aux niveaux du tracé, du profil longitudinal et de la contiguïté des résidences. Deux courbes sous-standards de rayon inférieur à 130 m sont présentes sur ce tronçon, de même que sept endroits permettant des visibilité à l'arrêt inférieures à la norme de 85 m. Dans certains secteurs (notamment à l'extrême est du secteur à l'étude), la chaussée comporte d'importantes altérations causées par la présence de matériaux inadéquats dans l'infrastructure (argile et silt). De façon générale, l'emprise actuelle (10 m à 12,2 m) est nettement insuffisante pour une route de type nationale (16,5 m). De plus, le dégagement latéral est faible sur toute la zone urbaine et de nombreux bâtiments sont localisés à moins de 5 m de la ligne de rive. À certains endroits, des poteaux d'utilité publique se trouvent des deux côtés de la route, localisés à moins de 2 m des voies de roulement, la norme minimale étant de 4 m pour tout objet fixe par rapport à la ligne de rive pour une vitesse de base de 60 km/h. Par ailleurs, les accotements étroits font office de trottoir pour les piétons, malgré que ce soit très peu sécuritaire. Les cyclistes doivent plutôt circuler sur la chaussée, ce qui est considéré très hasardeux compte tenu des conditions médiocres de celle-ci, et ce, particulièrement du côté est de la Municipalité.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact, p 2-2.

Selon les comptages effectués par le MTQ, une très forte proportion du trafic est constituée de véhicules en transit, soit une proportion d'environ 70 % des véhicules circulant annuellement dans le secteur à l'étude. La circulation de véhicules lourds représente en moyenne 20 % du trafic annuel et peut monter jusqu'à 30 % pendant la période la moins achalandée en hiver. Seulement 5 % de ce trafic de véhicules lourds constitue des véhicules locaux.

La vitesse de circulation est aussi un facteur problématique. Les relevés de vitesse effectués par le MTQ au cours de l'été 2001 dans la zone urbaine de 50 km/h démontrent qu'au moins 15 % des usagers excèdent la vitesse de 71,5 km/h. La longueur de la zone à 50 km/h (6,6 km) rendrait l'utilisateur impatient et l'inciterait à ne pas respecter la vitesse affichée.

Quant au niveau de service, le MTQ le qualifie de bon (niveau C). Les contraintes suivantes contribuent tout de même à diminuer la capacité maximale de la route : la multiplicité des accès, le faible dégagement latéral et le fort pourcentage de camions.

Malgré le sentiment d'insécurité, le relevé des accidents de janvier 1995 à décembre 2000 révèle que seul le secteur complètement à l'est de la Municipalité présente des risques d'accidents graves. Parmi les six accidents ayant eu lieu dans ce segment, un cycliste a trouvé la mort, happé par un camion alors qu'il circulait sur la voie de roulement.

Il est important de mentionner que des plaintes sont déposées régulièrement au MTQ concernant le bruit, les vibrations et l'état de la route dans la Municipalité.

Les principaux objectifs d'intervention du MTQ pour ce projet visant à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation tout en améliorant la qualité de vie des riverains sont les suivants :

- diminuer l'impact de la circulation de transit sur le milieu;
- améliorer la fonctionnalité de l'ensemble de la route 138 sur la Côte-Nord et augmenter les possibilités de dépassement;
- respecter les contraintes budgétaires dans le choix des options d'investissement.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Six options de tracé ont été identifiées par le MTQ (voir annexe 4). Les deux premières options portent sur l'amélioration de l'axe existant de la route 138 et les quatre autres contournent la zone urbaine. Chacune de ces options a été comparée selon des critères de sécurité, de fluidité de la circulation, de bruit, de coûts de construction et du nombre d'expropriations requises.

Option 1 : Cette option maintient la route dans son axe actuel et vise à normaliser la largeur de l'emprise de la route à 16,5 m. Cette option implique de très nombreuses expropriations et ne règle aucunement les problèmes de bruit, de vibrations, de sécurité et de fluidité puisque le trafic de transit demeure dans le village. Les coûts de réalisation sont très économiques (18,8 M\$).

Option 2 : Cette seconde option d'amélioration de la route dans l'axe existant élargit l'emprise à 14,5 m, soit 2 m de moins que la norme recommandée. Cette option implique tout de même de très nombreuses expropriations et ne règle pas les problèmes de bruit, de

vibrations, de sécurité et de fluidité. Les coûts de réalisation sont les plus économiques (17,2 M\$).

Chacune des variantes de contournement suivantes incluent également les travaux et les coûts de la réfection de la route 138 actuelle.

Option 3 : Ce tracé correspond au tracé proposé par le MTQ en 1977 et rejeté par les citoyens puisqu'il passait à proximité des résidences sur près de 3 km et aurait occasionné des problèmes de bruit et de vibrations. Les coûts de construction sont assez économiques (25,6 M\$).

Option 4 : Cette option contourne le secteur urbain par le tracé le plus au nord. Ce tracé permet de répondre aux critères de sécurité, de fluidité et permet aussi aux résidents de retrouver leur quiétude. Cependant, il comporte plusieurs désavantages dont une traversée compliquée de la rivière du Sault au Mouton, de nombreuses coupes de roc, un terrain très accidenté et le passage à proximité de plusieurs cicatrices de glissements de terrains. Les coûts de construction s'avèrent assez élevés (39,6 M\$).

Option 5 : Cette option est qualifiée de tracé mitoyen entre les options 3 et 4. Tout comme le tracé précédent, celui-ci répond aux critères de sécurité, de fluidité et de quiétude. Toutefois, ce tracé nécessite des coupes importantes dans le roc, doit passer dans une zone de sols argileux et implique la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière à l'Éperlan (30,7 M\$).

Option 6 : Ce tracé correspond exactement au tracé précédent, mais avec une modification du dernier kilomètre et demi. Le tracé redescend vers la zone urbaine afin d'utiliser le pont actuel de la rivière à l'Éperlan. Ce tracé mitoyen modifié implique quelques déplacements de résidences, mais réduit considérablement les coûts (24,8 M\$).

Le projet sélectionné correspond à l'option 6 et consiste en une route contournant la Municipalité de Longue-Rive sur une distance d'environ 8 km. Celle-ci sera constituée d'une seule chaussée de deux voies, une voie dans chaque direction, et dont l'emprise nominale sera de 40 à 45 m. Des surlargeurs seront présentes dans les secteurs à forte pente. Une servitude de nonaccès est prévue sur l'ensemble du tracé, sauf à certains endroits où un accès contrôlé sera permis pour des usages forestiers et agricoles. Deux routes collectrices relieront la route 138 actuelle au contournement pour permettre l'accès aux centres urbains. De plus, la construction de la route de contournement nécessitera l'édification d'un nouveau pont au-dessus de la rivière du Sault au Mouton avec deux piles et trois travées. Le projet est évalué à 24,8 M\$ et inclut la réfection de la route 138 actuelle dans la zone urbaine.

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 des études d'impact et d'opportunité ainsi que de l'addenda, d'une visite des lieux et des échanges avec différents professionnels lors de la consultation intra et interministérielle ainsi que des conclusions de la médiation tenue par le BAPE.

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Longue-Rive. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par enjeu, nous entendons une préoccupation sociale ou un élément stratégique lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le projet vise à réduire l'impact de la circulation routière de transit sur la qualité de vie des résidents de l'agglomération de Longue-Rive tout en améliorant la fluidité de la circulation.

Le trafic de transit (70 % des usagers), constitué dans ce secteur d'un fort pourcentage de véhicules lourds (20 %), circule à des vitesses souvent supérieures à la limite de 50 km/h prescrite dans la zone urbaine et engendre un sentiment d'insécurité et des nuisances reliées au bruit et aux vibrations. De plus, les caractéristiques géométriques et techniques de la route actuelle comportent de graves lacunes, particulièrement aux niveaux du tracé et du profil longitudinal.

Le réaménagement de la route sur son parcours actuel a été envisagé, puis rejeté, puisque la configuration étendue de l'agglomération et les faibles marges de recul des habitations ne permettent pas de remédier aux problématiques de cohabitation et d'insécurité, en plus de créer des impacts majeurs sur les propriétés. En outre, le contournement de la Municipalité permet aussi d'améliorer la fluidité des déplacements en évitant la majeure partie de la zone à 50 km/h et en ajoutant des voies de dépassement dans les secteurs en pente.

D'ailleurs, l'augmentation du nombre de zones de dépassement fait partie des pistes d'action élaborées par le MTQ pour améliorer la fluidité sur la route 138 et réduire l'impact des poids lourds sur la circulation. En effet, la configuration de plusieurs sections de la route 138, et particulièrement sur le territoire de la MRC de La Haute-Côte-Nord, ne rencontre pas les normes du MTQ en matière de zones de dépassement¹. Conjuguée avec la topographie accidentée et le

¹ Ministère des Transports, *Plan de transport de la Côte-Nord*, 2003, 120 p.

fort pourcentage de véhicules lourds, la problématique de la fluidité engendre des comportements dangereux de la part des usagers.

Par ailleurs, les résidants témoignent, par les nombreuses plaintes déposées au MTQ, de leur contrariété à l'égard des nuisances engendrées par la circulation lourde (bruit et vibrations) et déplorent l'état lamentable de la route. En mai 2001, les autorités locales de Longue-Rive ont adressé une résolution municipale au MTQ, laquelle recommande une réfection complète de la route sur son tracé actuel ainsi que la construction d'une voie de contournement de l'agglomération pour résoudre les problèmes d'insécurité vécus par les usagers, la proximité des résidences de la route et le piètre état de celle-ci.

La solution envisagée pour améliorer la cohabitation des usagers de transit et locaux est de construire une voie permettant de contourner la Municipalité.

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

2.2 Analyse des variantes

Le MTQ a présenté six variantes de tracé pour répondre aux objectifs d'intervention. Les deux premières, présentant un réaménagement de la route 138 à l'intérieur de son tracé actuel, ont été rejetées d'emblée puisqu'elles ne répondent pas aux objectifs énoncés concernant ce projet. En effet, un réaménagement ne permettrait pas le partage de la route entre les usagers en transit et locaux. De plus, l'emprise de la route ne pourrait répondre convenablement aux critères de sécurité et de quiétude puisque les citoyens devraient continuer à utiliser les abords de la route pour circuler à pied ou à vélo et composer avec les nuisances liées à une route nationale et au passage de véhicules lourds à proximité des résidences. Par ailleurs, de nombreuses expropriations seraient requises.

Notons que les représentants municipaux, de même que les citoyens, se sont prononcés en faveur d'un tracé de contournement.

La troisième variante correspond au tracé de contournement proposé en 1977, rejeté à l'époque puisqu'il passait trop près des résidences et engendrait presque autant de nuisances par le bruit que la route dans son emprise actuelle. Le tracé de 1977 n'a pas été retenu, pour ces mêmes raisons.

La quatrième variante, qualifiée de tracé nord puisqu'il contourne l'agglomération beaucoup plus au nord que toutes les autres variantes, répond aux objectifs de sécurité, de fluidité et d'amélioration de la qualité de vie. Cependant, des résistances technico-économiques associées à une traversée compliquée de la rivière du Sault au Mouton, à un terrain accidenté impliquant des coupes de roc très importantes ainsi qu'à des zones à risque de mouvements de terrain occasionneraient des coûts de réalisation trop élevés pour que cette variante soit retenue.

La véritable comparaison de variante a été effectuée entre les variantes 5 et 6, soit le tracé mitoyen (entre les tracés des options 3 et 4) et le tracé mitoyen modifié. Ce dernier est identique au précédent avec une variation du dernier kilomètre et demi. La comparaison de variantes

concerne donc uniquement les différences entre les sections terminales des deux variantes puisque les premiers 6,5 km sont identiques dans les deux variantes.

Les variantes ont été comparées à partir d'une grille détaillée d'éléments des milieux physique, biologique, humain et visuel en fonction des résistances environnementales (voir tableau 1). Par ailleurs, les données du tableau 1 comparent les longueurs de tracé traversé selon chacune des options, ce qui ne permet pas de comptabiliser certains éléments quantifiables, dont le nombre de résidences à déplacer ou à acquérir.

TABEAU 1 : LONGUEUR DES TRACÉS EN MÈTRES LINÉAIRES TRAVERSÉS PAR LES OPTIONS 5 ET 6 EN FONCTION DES ÉLÉMENTS DU MILIEU ET LEUR RÉSISTANCE ENVIRONNEMENTALE

Éléments du milieu	Option 5 (m)	Option 6 (m)	Résistance
Milieu physique			
Profil et pente d'équilibre (zone de pente forte)	2 270	1 860	Forte
Zone de mouvement de terrain	180	180	Très forte
Présence de roc	560	210	Forte
Profil du lit et des rives des cours d'eau	250	220	Forte
Zone inondable	220	100	Forte
Qualité des eaux de surface et souterraine (périmètres de protection des puits)	1 500	1 500	Très forte
Milieu biologique			
Plantation	75	75	Très forte
Aulnaies	75	325	Forte
Milieu humide	300	275	Forte
Peuplements forestiers transitoires ou terminaux	2 800	2 500	Moyenne
Peuplements forestiers pionniers ou en régénération	2 950	2 400	Faible
Végétation arbustive ou herbacée (fiches)	2 350	2 250	Faible
Habitats aquatique et riverain	100	75	Forte
Milieu dénudé	300	300	Faible
Coupe totale	700	700	Faible
Milieu humain			
Espace résidentiel	600	600	Très forte
Espace commercial et industriel	0	0	Moyenne
Espace agricole	150	450	Moyenne
Espace forestier	5 875	5 275	Moyenne
Réseau routier	800	1 100	Forte
Milieu visuel			
Unité 2 : Baie des Bacon	1 250	1 250	Moyenne
Unité 3 : Plateau boisé de Longue-Rive	5 625	5 025	Faible
Unité 5 : Embouchure de la rivière du Sault-au-Mouton	275	275	Forte
Unité 6 : Terrasse Est de Sault-au-Mouton	700	700	Moyenne
Unité 7 : Vallée de la rivière du Sault-au-Mouton	300	300	Faible
Unité 8 : Coulée de la Petite-Rivière	1 275	1 150	Faible
Unité 9 : Terrasse de St-Paul-du-Nord	400	400	Moyenne
Unité 10 : Baie de St-Paul-du-Nord	550	1 550	Forte

Remarque : Les éléments considérés pour chacun des milieux peuvent, dans certains cas, se superposer.

Source : Étude d'impact, p. 4-4

À partir du lieu où divergent les deux variantes, le tracé mitoyen (variante 5) poursuit son itinéraire à travers un massif rocheux, puis traverse la zone inondable de la rivière à l'Éperlan et l'enjambe ensuite à l'aide d'un nouveau pont, pour finalement retrouver la route 138 après un raccordement sur la rue de l'Éperlan. Le tracé mitoyen modifié (variante 6) évite ces contraintes

physiques en redescendant plus tôt vers l'agglomération urbaine pour se raccorder à la route 138 actuelle un peu avant le pont de la rivière à l'Éperlan.

La variante 5 traverse légèrement plus de peuplements forestiers et d'habitats aquatiques et riverains de valeur moyenne et forte que la variante 6. Cette dernière empiète cependant dans une zone d'aulnaie à forte valeur écologique.

Selon les indications de l'étude d'opportunité, la réalisation de chacune des deux variantes impliquent l'acquisition ou le déplacement de résidences : 8 pour la variante 5 et 10 pour la variante 6. Cependant, l'étude d'impact indique qu'il s'agit plutôt de 11 résidences touchées par la variante 6, mais n'indique pas le nombre de résidences touchées par la variante 5. Quant au tableau de comparaison des variantes (tableau 1), il montre que les variantes affectent une longueur équivalente de terrains résidentiels (600 mètres linéaires). Bien que les données disponibles démontrent des différences mineures, les variantes s'avèrent similaires sur le plan des acquisitions.

Les coûts totaux sont, par ailleurs, passablement plus élevés pour la variante 5 en raison des contraintes physiques et de la construction de deux ponts.

Notons que, peu importe la variante de contournement retenue, la réfection de la route 138 actuelle fait partie intégrante du projet.

La variante retenue par l'initiateur est la variante 6, soit le tracé mitoyen modifié. Les contraintes physiques de la variante 5 et leurs coûts afférents ont fait pencher la balance du côté du tracé modifié. Par ailleurs, les impacts de la construction en zone inondable ainsi que l'édification d'un second pont au-dessus de la rivière à l'Éperlan auraient été importants et peu souhaitables. Le choix de la variante 6 fait en sorte que le trafic de transit revient dans le secteur urbain 150 m avant la fin de la zone à 50 km/h du côté est de la Municipalité. Cependant, la section de route à 50 km/h sera repoussée à l'ouest de l'entrée de la voie de contournement. De plus, les résidences situées à l'est de l'entrée de la voie de contournement seront acquises ou déplacées pour faire place à l'emprise de la route. Ces résidents ne subiront donc pas (ou peu) les désagréments dus au bruit.

Nous sommes d'avis que, de façon générale, les éléments retenus par le MTQ pour effectuer son analyse détaillée des variantes sont adéquats.

Compte tenu des objectifs du projet et du consentement des représentants municipaux, l'option de contournement s'avère préférable aux options d'amélioration de l'axe existant.

L'étude détaillée des variantes, selon les critères retenus par le MTQ, nous permet de conclure que la variante retenue répond adéquatement aux objectifs de sécurité, de quiétude des résidents et de fluidité. La variante 6 apparaît comme étant la meilleure solution sur le plan des répercussions environnementales en plus d'être la variante la moins coûteuse.

2.3 Qualité de vie et sécurité

La principale requête des citoyens et des autorités locales est de recouvrer une meilleure qualité de vie par une réduction des niveaux de bruit et de vibrations ainsi que par l'amélioration du sentiment de sécurité lié aux déplacements dans la Municipalité.

2.3.1 Niveaux de bruit et de vibrations

Selon les indications présentées dans les études d'impact et d'opportunité de l'initiateur de projet, plusieurs éléments font en sorte de générer un important inconfort sonore. La route 138, à Longue-Rive, se caractérise premièrement par l'étroitesse de sa chaussée (entre 7,2 et 8 m) et de son emprise (10 à 12,2 m). Les accotements pavés et la route empièteraient même sur certaines propriétés privées. L'emprise est donc nettement insuffisante pour une route nationale, la largeur recommandée étant plutôt de 16,5 m. De plus, la marge de recul des bâtiments est faible dans toute la zone urbaine. En effet, on dénombre 48 bâtiments localisés à moins de 5 m de la ligne de rive.

FIGURE 2 : PROXIMITÉ DES RÉSIDENCES PAR RAPPORT À LA ROUTE



Source : Direction des évaluations environnementales, MDDEP.

En plus de l'effet de proximité, la composition annuelle moyenne du trafic démontre que près de 70 % de la clientèle est composée d'usagers en transit et d'environ 20 % de véhicules lourds. La problématique du trafic de véhicules lourds sur la route 138 s'est d'ailleurs amplifiée au cours des vingt dernières années dû à un important transfert du transport de marchandises sur le réseau

routier (MTQ (E), 2003). Les recensements effectués aux traversiers confirment une croissance de 8 % de véhicules lourds au cours des années 1983 à 1997. Cependant, les estimations indiquent une stabilisation autour de 2 % de croissance pour la prochaine décennie.

Le rapprochement des résidences à la chaussée étroite combiné à la forte proportion de véhicules en transit et lourds fait en sorte que 63 % des résidences subissent actuellement un niveau de gêne qualifié de moyen à fort selon les critères du MTQ (niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ (voir tableau 2)).

L'étude d'impact indique également que le seuil d'irritabilité² dans la Municipalité pourrait être dépassé à l'occasion, ce qui est corroboré par les nombreuses plaintes des citoyens. Le secteur de l'ancienne Municipalité de Saint-Paul-du-Nord semble être le plus affecté par les vibrations en raison de la chaussée particulièrement abîmée dans ce secteur et des marges de recul plus faibles.

TABLEAU 2 : NOMBRE ET POURCENTAGE DE RÉSIDENCES PAR CATÉGORIE DE NIVEAU DE GÊNE – CLIMAT SONORE ACTUEL

	Niveau de gêne			
	Acceptable	Faible	Moyen	Fort
Résidences	75	88	157	111
Pourcentage (%)	17	20	37	26

Source : *Étude d'impact*, p. 3-5.

2.3.1.1 Phase d'exploitation

Les principales données de base qui ont été utilisées pour évaluer le bruit routier sur le tronçon à l'étude sont le débit journalier moyen estival (DJME) de 2001 (4 400 véhicules/jour, un pourcentage de 15 % de véhicules lourds, une vitesse pratiquée de 50 km/h), la localisation de la route et des résidences ainsi que la topographie du secteur.

Les données de circulation utilisées pour l'analyse des impacts sonores sur un horizon de 10 ans sont un DJME de 3 533 véhicules/jour (année d'ouverture en 2006) et un DJME de 4 274 véhicules/jour (2016), soit 1,9 % de croissance annuelle pour les véhicules légers et 2 % pour les véhicules lourds (maintien de la moyenne annuelle de 20 % de camions). La vitesse affichée est toujours de 50 km/h.

Le niveau de bruit se situerait autour de 55 dB(A) pour l'ensemble de la population de Longue-Rive. La réalisation du projet entraînerait ainsi une diminution du niveau de gêne pour 94 % des riverains de l'actuelle route 138 jusqu'en 2016. Il est important de noter qu'une dizaine de résidences seront déplacées ou acquises dans le secteur du raccordement est. Le pourcentage de riverains dont le niveau de gêne diminue s'élève à 97 % lorsque sont exclues les résidences

² Les vibrations sont considérées irritantes lorsqu'elles atteignent une intensité dépassant 2 mm/seconde. (<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/R323-Amherst/documents/PR6.pdf>)

expropriées. D'après le MTQ, un potentiel de 73 % du trafic total et de 87 % des véhicules lourds emprunterait le contournement. Par conséquent, 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.

En matière de pollution par le bruit, le MDDEP ne dispose pas de norme spécifique pour les infrastructures routières. 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) $L_{eq, 24 h}$ à l'extérieur des résidences. À la suite de la réalisation de la voie de contournement, le niveau de bruit dans la Municipalité se maintiendra à des niveaux acceptables. Dans ce contexte, le suivi du climat acoustique proposé par l'initiateur dans les secteurs des raccordements est et ouest, cinq ans après le début de la mise en service, nous semble suffisant.

Ni le MDDEP ni le MTQ n'ont de politique concernant les vibrations induites par les transports routiers. Néanmoins, la réfection de l'actuelle route 138 permettra de corriger la structure de la chaussée, ce qui devrait atténuer substantiellement les vibrations, principalement dans la secteur est de la Municipalité. De plus, les véhicules en transit et la majorité des véhicules lourds devraient emprunter la voie de contournement, ce qui devrait réduire notablement le niveau de vibration.

Nous sommes d'accord avec le fait que la réalisation du projet devrait entraîner une amélioration considérable de la qualité de vie sur le plan des niveaux de bruit et de vibrations pour les riverains de l'actuelle route 138.

Aucun suivi supplémentaire du climat sonore en phase d'exploitation n'est requis puisque l'impact attendu est nettement positif par rapport à la situation actuelle.

2.3.1.2 Phase de construction

L'étude d'impact n'analyse pas les répercussions des activités de construction sur le climat sonore. Pourtant, la machinerie lourde circulera dans la Municipalité et par les routes existantes donnant accès au chantier (rue Giroux et rue du Lac-des-Cèdres) de la route de contournement. En outre, la réfection complète de la route actuelle fait partie intégrante du projet. Un tel chantier en milieu urbain aura des impacts certains sur le climat sonore.

Le MTQ indique dans le rapport addenda qu'il compte suivre les recommandations suivantes :

Période	Niveau sonore $L_{10\%}$ permis
Diurne : 7 h à 19 h	La plus élevée des deux valeurs suivantes : 75 dB(A) ou bruit ambiant sans les travaux + 5 dB(A)
Nocturne : 19 h à 7 h	Bruit ambiant sans les travaux + 5 dB(A)

$L_{10\%}$: Indicateur qui signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores atteignent ou dépassent le seuil spécifié.

Bruit ambiant sans travaux : le bruit ambiant sans travaux représenté par L_{eq} (niveau équivalent) est mesuré pour la période de jour entre 7 h et 19 h et pour la période de nuit entre 19 h et 7 h.

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement préconisent que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq, 12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). Nous convenons cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites.

Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à viser est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les expliquer et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements.

Dans ce contexte, nous recommandons :

- 1) qu'un programme de surveillance environnementale du climat sonore en période de construction comprenant des relevés sonores soit élaboré et transmis dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Ces relevés devront prévoir des mesures du niveau sonore initial et des mesures de la contribution sonore du chantier. Le programme devra traiter toute la période de construction et visera à contrôler le bruit de sorte que les activités de construction restent à un niveau sonore acceptable et à mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige;*
- 2) que le programme de surveillance prévoit également des mesures pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.*

2.3.2 Sécurité des riverains et des usagers de la route

Sur le plan de la sécurité, c'est davantage le sentiment d'insécurité vécu par les riverains que le taux d'accident et la gravité de ceux-ci qui est problématique sur le territoire de la Municipalité de Longue-Rive. Certains facteurs techniques et sociaux accentuent cette gêne. Il s'agit des nombreux accès aux propriétés (plus de 60 par kilomètre en moyenne) et de la vitesse de circulation qui, selon les comptages effectués par le MTQ, est souvent supérieure à la limite de 50 km/h réglementaire (15 % des usagers excèdent la vitesse de 71,5 km/h). De plus, le taux de véhicules en transit sur ce segment de la route 138 est considérable (64 % des véhicules légers et 95 % des poids lourds). Par conséquent, ceux-ci entrent en conflit avec la circulation locale, ce qui engendre des risques d'accidents et des comportements dangereux de la part des automobilistes.

Les piétons et cyclistes sont aussi affectés. Comme nous l'avons dit précédemment, la largeur de la chaussée ainsi que celle de l'emprise sont nettement insuffisantes. Dans toute la zone urbaine,

ce sont les accotements qui font office de trottoirs pour les piétons. Quant aux cyclistes, ils doivent rouler sur la chaussée, ce qui peut être très périlleux compte tenu de l'état de celle-ci, particulièrement dans l'est de la Municipalité, en plus d'avoir à partager la chaussée avec les automobilistes et les poids lourds.

L'étude de sécurité effectuée par le MTQ, identifiant tous les accidents survenus à l'intérieur des limites de la zone urbaine entre 1995 et 2000, démontre qu'une seule zone présente un problème de sécurité selon la gravité des accidents. Il s'agit de la zone située à l'extrême est de la Municipalité, juste avant le pont de la rivière à l'Éperlan. Un accident mortel est survenu dans ce secteur. Un véhicule lourd a heurté un cycliste circulant sur la voie de roulement. Il s'agit d'un accident lié à la vitesse du camion et à l'absence d'espace pour les cyclistes en bordure de la chaussée.

Par ailleurs, le Plan de transport de la région de la Côte-Nord (2003) indique qu'entre 1997 et 2000, 50 % des accidents sur la route 138 sont survenus en milieu urbain et périurbain alors que ces milieux ne comptent que pour 12 % du parcours entre Tadoussac et Natashquan.

Nous sommes d'avis que, sur le plan de la sécurité, la réalisation du projet apparaît positive. Celle-ci permettrait d'améliorer le niveau de sécurité des résidents et des usagers.

De plus, le transfert du trafic de transit sur la voie de contournement permettrait probablement une meilleure appropriation de l'espace urbain par les piétons et les cyclistes en offrant un environnement routier plus sécuritaire pour ces modes de déplacement.

2.4 Acquisitions et déplacements

2.4.1 Résidences

Compte tenu du développement linéaire le long de la route 138 s'étalant en dehors du périmètre urbain, des acquisitions ou déplacements de résidences s'avèrent pratiquement inévitables aux points de raccordement avec l'axe actuel de la route 138. Néanmoins, les intervenants municipaux ont clairement signalé leurs préoccupations, dès le début des discussions avec les intervenants du MTQ, à l'égard de l'exode possible des citoyens expropriés et, par conséquent, de l'importance de trouver la meilleure option pour réduire autant que possible le nombre d'acquisitions de résidences.

Onze résidences devront tout de même être acquises ou déplacées pour faire place au contournement. Parmi celles-ci, dix sont situées au point de raccordement est, et une à la jonction de la route 138 actuelle et de la voie d'accès près de la rue Giroux. Certaines habitations devront être démolies, d'autres pourront être déplacées selon l'espace disponible sur les terrains. Le MTQ prévoit appliquer des mesures d'atténuation traditionnelles telle la négociation des indemnités avec les propriétaires concernés, et ce, conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures routières. Même si les deux parties sont satisfaites de l'entente négociée, l'impact conserve son importance moyenne compte tenu de sa nature permanente.

Médiation

Dans le cadre de la médiation, une résidante a demandé le déplacement de sa maison localisée entre le raccordement est et la route 138 actuelle puisqu'elle craignait de subir des inconvénients liés au bruit et aux vibrations. L'initiateur de projet a consenti à cette demande puisque l'emprise du contournement doit empiéter sur le terrain de la requérante (voir annexe 1).

Nous sommes d'avis que le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront minimisés et acceptables pour les résidants.

L'équipe d'analyse considère que l'exercice de médiation entre la résidante et l'initiateur de projet a été concluant et que les ententes conclues devront être respectées par les deux parties.

Lots forestiers et agricoles

Mis à part les bâtiments devant être acquis ou déplacés, le tracé de contournement recoupe un peu plus d'une quarantaine de lots. On compte 27 ha de superficie forestière devant être acquise par l'initiateur de projet, de même que 18 ha de superficie agricole. Des indemnités seront négociées entre les propriétaires et le MTQ, conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec.

Par ailleurs, aucun contrat d'aménagement et d'approvisionnement forestier n'est alloué à l'intérieur de la zone d'étude. Cependant, quelques propriétaires privés exploitent leurs terres à des fins sylvicoles et ont réalisé des travaux d'aménagements forestiers ces dernières années. Une plantation près de la Petite Rivière sera traversée par la voie de contournement. La superficie touchée est estimée à 3 600 m². Compte tenu de l'importance de la superficie touchée et du caractère permanent de la perturbation sur l'espace forestier, l'impact résiduel demeure fort.

Quant au territoire agricole, un seul secteur est sous affectation agricole. Ces terres, incluses dans la zone de protection du territoire agricole, appartiennent à un seul producteur qui pratique en alternance la culture du grain et du foin. Les autres parcelles actuellement en culture (fourrage) ou en friches sont sous affectation mixte. L'importance de l'impact est évaluée comme étant moyen et se maintient à cette qualification après l'application des mesures de compensation compte tenu du caractère permanent de la perte d'espace agricole. La Commission de protection du territoire agricole du Québec accepte la demande d'autorisation d'aliénation, de lotissement et d'utilisation à des fins autres qu'agricoles.

Des tolérances de servitude d'accès seront accordées aux propriétaires de lots agricoles et forestiers uniquement pour usage à des fins agricoles ou forestières, et ce, pour les produits récoltés sur place. En dehors de ces tolérances de servitude, la route de contournement ne comptera aucun accès.

Nous sommes d'avis que les mesures de compensation utilisées pour l'acquisition des terres agricoles et forestières sont acceptables.

2.5 Rivière du Sault au Mouton

Plusieurs petits cours d'eau ainsi que deux rivières parcourent l'ensemble de la zone d'étude, s'écoulant, de façon générale, du nord-est vers le sud-ouest. L'étude de caractérisation des cours d'eau effectuée par l'initiateur de projet démontre que la majorité de ceux-ci n'offre que peu ou pas de potentiel ichtyofaunique. Seules les rivières du Sault au Mouton et à l'Éperlan présentent des caractéristiques favorisant la présence de poissons. Il est à noter que la zone d'étude est située dans un territoire à accès libre, ce qui signifie que les pêcheurs sportifs ne sont pas tenus de rapporter leurs captures aux agents de conservation ou aux responsables du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). Précisons que la rivière à l'Éperlan ne sera pas touchée par la construction de la voie de contournement, ni par la réfection de la route 138 actuelle.

La rivière du Sault au Mouton est directement touchée par le projet en raison de la construction d'un pont enjambant la rivière. Cette rivière sinueuse est profondément encaissée dans les sédiments marins et le lit est principalement constitué de roc affleurant, de cailloux et de gravier. Le Centre d'expertise hydrique du Québec du MDDEP ne dispose d'aucune station de mesure des débits de la rivière du Sault au Mouton. Par conséquent, aucune donnée officielle de terrain n'est disponible pour caractériser les débits de crue et d'étiage. Cependant, comme la rivière est très encaissée, les risques d'inondation sont vraisemblablement circonscrits aux rives immédiates. Par ailleurs, la présence d'un seuil naturel situé à 100 m au nord de la route 138 actuelle ainsi que d'un méandre prononcé situé à près de 1 km en amont de la route actuelle peut constituer des difficultés au passage des glaces et favoriser la formation d'embâcles. Le méandre en question se situerait à quelques mètres en aval du nouveau pont.

Selon les indications de l'étude d'impact, deux piles situées dans le lit de la rivière supporteraient le pont traversant cette dernière. Il faudra cependant attendre les résultats des études géotechniques et hydrauliques pour connaître les détails de la conception finale des piles. Des murs en remblais viendraient renforcer les deux culées puisque les berges sont de hauteurs différentes de part et d'autre de la rivière (pente faible en rive est et pente plus abrupte et élevée en rive ouest) et que des plaques d'argile présentant des risques de glissement de terrain se trouveraient sur la berge ouest. Les sondages permettront de déterminer s'il est préférable d'excaver ces sols pour éliminer les risques de glissement de terrain. Une quantité importante de remblais est prévue du côté est pour pallier la pente faible. Les culées seraient construites à une élévation supérieure à la ligne naturelle des hautes eaux. Par ailleurs, des chemins d'accès temporaires, de chaque côté de la rivière, devront également être construits. Ces chemins mèneront à deux aires de travail situées à l'intérieur de la zone inondable de la rivière. Cette situation s'explique par la présence de berges très escarpées rendant difficile l'accès aux sites de travail en eau.

2.5.1 Faune et habitats aquatiques

Les informations fournies dans l'étude d'impact indiquent que la rivière du Sault au Mouton constitue un bon habitat pour l'ichtyofaune. La présence d'ombles de fontaine (*Salvelinus fontinalis*), de meuniers (*Cotastomus sp*), d'anguilles d'Amérique (*Anguilla rostrata*) et d'épinoches (*Gasterosteus sp*) a d'ailleurs été confirmée par les agents du MRNF. Une population d'ombles de fontaine anadromes serait également présente à l'embouchure de la rivière. Cependant, la présence d'un seuil infranchissable empêcherait la migration de ceux-ci en

amont. Bien que l'initiateur ne possède pour l'instant aucune donnée officielle permettant de localiser des frayères potentielles, le secteur prévu pour la traversée de la rivière présenterait un bon potentiel de fraye et d'élevage pour les ombles de fontaine dulcicoles.

L'ensemble des activités de construction du pont et la présence des piles dans le lit de la rivière devraient générer des impacts forts, temporaires et permanents, sur la faune aquatique et son habitat. Les impacts attendus concernent la perturbation des activités de fraye et d'alimentation des juvéniles d'ombles de fontaine, la modification de la qualité de l'habitat aquatique de même que la perte de superficie d'habitat.

2.5.1.1 Perturbation des activités de fraye et d'alimentation des juvéniles d'ombles de fontaine

L'impact sur les activités de fraye et d'alimentation des juvéniles d'ombles de fontaine devrait survenir principalement au cours de la phase de construction. L'érosion des berges engendrée par le déboisement, le décapage des sols, le passage de la machinerie et les activités de construction aura comme conséquence d'augmenter la quantité de sédiments dans le cours d'eau et pourrait affecter la survie des œufs, des larves et des juvéniles par le colmatage des frayères. L'augmentation de la turbidité de l'eau, engendrée également par ces activités, affecterait aussi l'efficacité des activités d'alimentation puisque ces poissons se nourrissent à la vue. De plus, la vulnérabilité des jeunes face à une augmentation des particules dans l'eau causant l'irritation des branchies serait généralement haussée.

Le MTQ propose diverses mesures d'atténuation pour réduire l'importance des impacts. Parmi celles-ci, plusieurs visent à limiter l'apport de sédiments dans le cours d'eau par la protection d'une bande riveraine de 15 m de large, l'interdiction de circuler dans le cours d'eau avec la machinerie lourde, la restauration des rives, l'utilisation de matériaux neufs et exempts de particules fines, l'adoption d'un calendrier suggérant d'effectuer les travaux en bordure du cours d'eau en période d'étiage, etc. Ces mesures sont adéquates mais leur efficacité est dépendante de la rigueur avec laquelle elles seront appliquées. Il serait par ailleurs souhaitable qu'un responsable « environnement », sous la responsabilité du MTQ, soit présent, particulièrement lors des travaux dans le milieu aquatique. Pour compléter les mesures d'atténuation, l'initiateur propose d'effectuer les travaux en eau au mois d'août afin de respecter les périodes critiques de l'omble de fontaine s'échelonnant de la mi-septembre au mois de mai. En outre, toutes les mesures devront être prises pour assurer la libre circulation des poissons tout au long du chantier de construction des piles et du pont.

Par ailleurs, une étude devra établir clairement s'il y a effectivement présence de frayères dans la rivière du Sault au Mouton ainsi que leur localisation, le cas échéant. L'initiateur de projet indique que les plans de construction devront tenir compte de cette donnée et tenter au mieux d'éviter la construction du pont dans les secteurs de fraye ou, à tout le moins, d'adapter les modes d'intervention lors de l'aménagement du pont. La fiche 8 : Pont et ponceau du document « Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide, et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement » du MDDEP indique clairement que, pour minimiser les impacts sur la faune aquatique, les ponts ou ponceaux doivent être construits en aval des sites de fraye pour prévenir le colmatage des frayères et que si cette solution est impossible, l'ouvrage doit être construit à au moins 50 m de distance en amont du site de fraye. En outre, puisqu'un potentiel ichtyofaunique existe dans plusieurs cours d'eau, les mesures visant à réduire la mise en suspension des matériaux devront être appliquées pour chacune des traversées.

Il est également à noter que l'emprise de la route collectrice longeant la rivière du Sault au Mouton devra être située à l'extérieur de la bande riveraine, dont les limites sont définies par la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

L'initiateur considère que la prise en compte des mesures d'atténuation qu'il propose permettra de réduire la perturbation des activités de fraye et d'alimentation des juvéniles et d'obtenir un impact résiduel faible.

L'initiateur de projet devra réaliser une étude permettant de localiser clairement les sites de fraye de l'omble de fontaine dans la rivière du Sault au Mouton. Les résultats de cette étude devront être transmis au MDDEP lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Les plans et devis de construction devront respecter les recommandations des spécialistes de la faune quant à la construction dans l'habitat du poisson.

Les plans et devis devront être explicites quant à la façon dont le MTQ entend s'assurer de l'application des mesures d'atténuation pendant les travaux en milieu aquatique. Plus précisément, les plans détaillés de l'emplacement et du dimensionnement des infrastructures, les modalités de surveillance et d'entretien de tous les équipements temporaires et permanents requis pour le contrôle de l'érosion, du transport et de la sédimentation ainsi que les périodes de restriction devront être inclus dans les plans et devis des travaux.

2.5.1.2 Modification de la qualité de l'habitat aquatique

L'impact sur la modification de la qualité de l'habitat aquatique fait principalement référence à l'entraînement des sédiments, des hydrocarbures et des sels de déglacage dans le cours d'eau. L'impact est d'autant plus important que cette section de rivière est encore dans un état naturel, non dégradée et épargnée des contaminants (à l'exception du secteur de la traversée de l'actuelle route 138), et qu'il se poursuit aussi en phase d'exploitation.

Les mesures d'atténuation proposées pour réduire l'impact de la modification de la qualité de l'habitat consistent, en général, aux mêmes mesures présentées aux paragraphes précédents visant à réduire l'apport de sédiments dans le cours d'eau. L'initiateur considère que l'impact appréhendé devient faible à la suite de l'application de ces mesures. Cependant, nous ne voyons pas comment l'initiateur compte réduire l'impact de l'augmentation des hydrocarbures provenant des véhicules utilisant le pont de même que l'augmentation des sels de déglacage et autres abrasifs relatifs à l'entretien du pont. Par ailleurs, l'initiateur pourrait appliquer une des mesures d'atténuation citée dans son étude : « Éviter de rediriger les eaux de ruissellement directement dans le cours d'eau, aménager plutôt des bassins de rétention aux sommets des talus afin de limiter l'apport de matières en suspension ou toutes autres substances utilisées pour le déglacage » (p. 5-56, B2).

N'étant perturbée par aucune infrastructure anthropique sur plusieurs kilomètres en amont de la traversée de la route 138 actuelle, la rivière présente des conditions d'habitat de grande qualité qui devraient être protégées davantage par

le choix d'un drainage du pont qui permettra de réduire au maximum le ruissellement des eaux souillées dans le cours d'eau.

Un programme de suivi de la reprise végétale d'une durée de deux ans devrait également être adopté afin de s'assurer de l'efficacité des travaux et de la remise en état des berges.

2.5.1.3 Perte de superficie d'habitat aquatique

La présence des deux piles dans le lit de la rivière affectera de manière permanente la superficie d'habitat potentiel du poisson.

L'initiateur propose que l'impact fort relatif à la perte de superficie d'habitat soit compensé par l'aménagement de superficies d'habitat équivalentes. L'initiateur évalue l'impact résiduel comme étant faible à la suite de la réalisation de ces habitats de compensation. Nous croyons que l'aménagement d'habitats peut effectivement compenser la perte de superficie induite par la présence des piles dans le lit du cours d'eau. Néanmoins, les plans relatifs à ces aménagements devront être analysés et approuvés par le MRNF dès le dépôt de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Les plans relatifs aux aménagements d'habitats de compensation devront être déposés au MDDEP lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE afin qu'ils soient analysés et approuvés par les spécialistes du MRNF.

2.5.2 Régimes hydraulique et sédimentologique

La présence du pont ainsi que les activités liées à sa construction sont susceptibles de générer des impacts importants sur les régimes hydraulique et sédimentologique des pentes et du lit de la rivière.

En phase de construction, le régime hydraulique risque d'être perturbé en raison de l'aménagement des aires de travail dans la zone inondable de la rivière et sur la rive, en plus de la construction de batardeaux servant à l'assèchement de la zone d'installation des piles. Ces travaux risquent également de modifier la qualité de l'eau et pourraient affecter le régime sédimentologique puisque deux chemins d'accès doivent être aménagés pour accéder aux aires de travail et que les berges sont fortement encaissées et constituées en partie de sédiments fins, sensibles à l'érosion et aux mouvements de terrain. Afin de diminuer autant que possible tous les risques associés à l'érosion des berges, au transport de sédiments et à la modification des régimes hydraulique et sédimentologique qui pourrait s'ensuivre, l'initiateur propose de respecter toutes les mesures d'atténuation visant la protection des sols et des rives telles qu'énumérées dans la section précédente (section 2.5.1). Par ailleurs, comme des travaux doivent être réalisés directement dans le lit du cours d'eau, il devient primordial que l'exécution de ceux-ci s'effectuent en période d'étiage estival et que toutes les mesures soient prises pour que le chantier soit immunisé en cas de crue subite pouvant survenir lors d'un épisode de pluie soutenue ou de gros orages. Selon les indications fournies dans l'étude d'impact, le lit du cours d'eau est largement constitué de roc affleurant, ce qui devrait aussi limiter le transport de sédiments. L'initiateur considère que l'impact résiduel devrait être faible à la suite de

l'application de l'ensemble des mesures d'atténuation. Nous croyons également que, si l'ensemble des mesures proposées par l'initiateur est appliqué de façon appropriée, les impacts devraient être grandement réduits.

Une étude hydraulique devra être réalisée afin de définir la meilleure disposition des piles dans le lit de la rivière. Les piles ne devront, en aucun cas, modifier le régime hydraulique de la rivière, ni créer de zone d'eau stagnante, ni restreindre le passage des glaces et des débris flottants. Selon les indications disponibles, les piles devraient être situées à l'extérieur du chenal navigable. Comme la rivière est fortement encaissée, il y a peu de risque d'inondation. Néanmoins, la configuration sinueuse de la rivière et la présence de nouvelles infrastructures dans le cours d'eau pourraient offrir une résistance au passage des glaces et créer des conditions d'embâcle. Par ailleurs, la hauteur du tablier du pont devra permettre le passage des embarcations en tout temps. Enfin, les rives devront être remises en état autant en amont qu'en aval de l'infrastructure, et ce, à l'aide de techniques reconnues et le plus rapidement possible après les travaux afin de limiter l'érosion. Également, tous les débris ligneux et de construction devront être retirés du lit de la rivière.

L'étude hydraulique de la rivière du Sault au Mouton devra être transmise au MDDEP lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Celle-ci, de même que les plans de construction du pont, seront soumis au Centre d'expertise hydrique du Québec pour approbation.

2.6 Activité économique

Les projets de contournement d'agglomérations sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les activités économiques locales. Dans le cas de Longue-Rive, avec une population d'environ 1 400 habitants, la structure économique vise principalement la vente de biens et services courants. La scierie Kruger représente le principal employeur de la Municipalité et emploie près d'une centaine de personnes. La Municipalité compte une vingtaine d'entreprises, commerces et associations localisés le long de la route 138 dans le secteur urbanisé, dont une douzaine sont des commerces de proximité (épicerie, quincaillerie, coiffeur, etc.).

Le développement des activités à vocation touristique (pourvoiries, base de plein air, centre d'interprétation des marais salés et une auberge) est plutôt récent. Cependant, une volonté d'améliorer l'offre touristique est constatée, notamment par l'embauche d'un agent de développement économique et touristique par la Municipalité.

L'initiateur de projet a réalisé une étude économique afin d'évaluer les impacts potentiels générés par la réalisation du projet de contournement sur l'activité économique de Longue-Rive. Ce dernier a inventorié les entreprises et commerces qui offrent des biens et services destinés aux usagers en transit (stations-services, hôtels, motels, restaurants, magasins de souvenirs, etc.) localisés à l'intérieur de la zone contournée. Il a dressé un portrait des entreprises et de leur clientèle et évalué leur attitude face au projet à partir d'un sondage téléphonique et d'un questionnaire écrit. Des dix entreprises ayant répondu au questionnaire, cinq sont classées dans la catégorie « entreprise liée au trafic ». Les réponses indiquent que la proportion du volume d'affaires relié au trafic routier varie entre 5 % et 40 % selon l'entreprise, mais que ce pourcentage peut également augmenter considérablement si la clientèle touristique décide de

s'arrêter au passage. Les réponses au questionnaire quant aux impacts potentiels sur l'activité économique sont partagées. Certains estiment que la voie de contournement affectera leur chiffre d'affaires de façon significative, notamment par la perte de visibilité depuis la route 138, ce qui limiterait la possibilité de capter la clientèle touristique de passage. Néanmoins, aucune entreprise n'a l'intention de se relocaliser.

Dans son évaluation de l'impact sur l'économie locale et régionale, l'initiateur indique que le projet devrait générer un impact positif pendant la période de construction compte tenu de l'embauche de main d'œuvre et de l'achat de biens et services dans la Municipalité et la région. L'initiateur considère que la réalisation de la voie de contournement ne devrait pas modifier le comportement d'achat des résidents puisque le temps de circulation entre Longue-Rive et Forestville (principale destination actuelle des déplacements liés aux achats de biens et services) ne sera pas réduit significativement. En ce qui concerne l'impact direct sur les entreprises et commerces liés au trafic, les réponses aux questionnaires indiquent que la majorité des entreprises et commerces ne devrait pas subir de baisse significative de leur volume d'affaires. L'initiateur considère qu'avec la mise en place d'une signalisation adéquate, l'impact résiduel devrait être faible.

Médiation

À la suite de la période d'information et de consultation publiques, deux demandes d'audience publique ont été adressées au ministre. De ces deux demandes, une provenait des propriétaires de l'Auberge de la Rivière Sault-au-Mouton. Ceux-ci s'inquiètent sérieusement d'une baisse de leur volume d'affaires occasionnée par la perte de visibilité directe de l'auberge depuis la route 138. Une médiation a été entreprise pour tenter de trouver un arrangement entre les deux partis. L'exercice a cependant échoué. Les demandes de la part des propriétaires de l'auberge visaient à limiter les déficits économiques liés à la diminution possible de la circulation automobile devant leur entreprise. Ils demandaient au MTQ d'assumer, pour une période de cinq ans, une compensation monétaire et le paiement des coûts de signalisation et de publicité. L'initiateur a fait savoir qu'il n'endossait pas ces demandes. Toutefois, il a proposé d'aménager des espaces publicitaires en bordure de la voie de contournement pour permettre l'affichage. Le requérant n'a pas retiré sa demande d'audience à laquelle le ministre n'a pas donné suite considérant que la tenue d'une audience publique n'apporterait rien de plus à l'éclairage nécessaire pour analyser les impacts du projet sur la qualité de l'environnement (voir annexe 1).

Étude d'impact économique

L'avenir réel des commerces est bien sûr difficile à prédire puisqu'il dépend de plusieurs facteurs. Il est néanmoins presque inévitable qu'un détournement du trafic entraîne une certaine baisse d'achalandage dans le secteur contourné. Afin d'évaluer, dans la mesure du possible, la nature et l'ampleur des impacts négatifs prévisibles, le MTQ a fait réaliser une étude d'impact économique (dans le cadre du projet de contournement de la Ville de La Tuque) présentant une revue de littérature de projets de contournement réalisés aux États-Unis ainsi qu'une étude de cas de contournements réalisés au Québec (Ville de Val-d'Or et Municipalité de Saint-Ferdinand).

Les principales conclusions que l'on peut tirer de cette étude d'impact économique (autant de la revue de littérature que des études de cas québécois) sont de deux ordres, soit des constats et des recommandations. En ce qui concerne les constats, on remarque que chacune des communautés

considère leur voie de contournement globalement positive et que, dans une perspective à long terme, il ne subsiste pas d'impact significatif. À court et moyen termes, certains ajustements sont toutefois nécessaires, autant de la part des entreprises et commerces que des autorités municipales. Néanmoins, l'économie des petites communautés (< 2000 habitants) est plus susceptible d'être affectée négativement, mais plusieurs autres facteurs peuvent également influencer l'activité économique.

Quant aux recommandations, on insiste premièrement sur l'élaboration d'une stratégie d'affichage prenant en compte les avis de la communauté d'affaires et des autorités municipales et devant être planifiée et négociée avant l'ouverture de la voie de contournement. En second lieu, il est primordial que des accès au centre-ville, entre l'entrée et la sortie de la voie de contournement, soient inclus au projet afin de donner une seconde chance aux usagers de passer par le centre-ville. Enfin, mentionnons l'importance de l'implication publique et communautaire (locale et régionale) dans la planification des actions à mettre en œuvre à la suite de la réalisation du projet. La question de la relocalisation de commerces et d'entreprises le long de la voie de contournement ne s'applique pas dans le cas de Longue-Rive (ni dans aucun cas québécois) puisqu'une servitude de nonaccès est imposée par le MTQ sur la voie de contournement. Néanmoins, les autorités municipales gagneront à contrôler le développement commercial à proximité des accès par l'application de leur règlement de zonage.

La mise en place d'un comité d'affichage et de signalisation pourrait donner aux commerçants, aux autorités municipales et au MTQ toutes les chances de s'entendre sur un affichage adéquat visant la promotion des services touristiques et commerciaux.

Enfin, un suivi de l'impact économique est également recommandé afin de caractériser les répercussions du projet de contournement sur l'économie locale de Longue-Rive. Pris dans une perspective plus large, ce suivi aurait également comme objectif de caractériser l'impact de ce type de projet sur l'activité économique des petites communautés.

Nous recommandons au MTQ de former un comité comprenant des représentants de la communauté d'affaires et des autorités municipales afin d'établir une stratégie concertée d'affichage et de signalisation.

Nous recommandons également l'élaboration d'un programme de suivi des répercussions du projet sur l'activité commerciale locale deux ans et cinq ans après l'ouverture de la voie de contournement. Ce programme devra être déposé au MDDEP lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE.

2.7 Eau potable

Pratiquement tous les résidants de la zone urbaine de Longue-Rive sont actuellement desservis par le réseau d'aqueduc municipal. Trois sources d'approvisionnement sont utilisées pour alimenter le réseau, dont une seule est localisée à l'intérieur de la zone d'étude.

Parallèlement au projet de réaménagement de la route 138, la Municipalité de Longue-Rive a fait réaliser une étude hydrogéologique et technique afin de profiter de l'étape de réfection de la route 138 actuelle pour restaurer son réseau d'aqueduc désuet et se brancher sur deux nouvelles

sources d'alimentation remplaçant les trois actuellement utilisées. Ces nouvelles sources d'alimentation seront localisées au nord de la route de contournement, donc en amont hydraulique.

Par conséquent, si les travaux de construction se déroulent en bon ordre, la réfection du réseau d'aqueduc de Longue-Rive devrait être complétée au cours de la dernière phase de construction relative au réaménagement de la route 138. Cependant, la construction de la voie de contournement doit être complétée avant de pouvoir entreprendre la réfection de la route 138 actuelle, ce qui pourrait induire un risque de contamination des sources actuellement exploitées dans le secteur de la rue du Lac-des-Cèdres. Afin de limiter le risque de contamination, le MTQ devra élaborer un programme de suivi de la qualité de l'eau potable des prises d'eau collectives situées dans la zone d'étude jusqu'à ce que celles-ci soient désaffectées.

Le MTQ devra déposer un programme de suivi de la qualité de l'eau potable des prises d'eau collectives au MDDEP lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Ce programme devra être entrepris avant le début des travaux et se poursuivre sur une période de deux ans suivant la réalisation de la voie de contournement ou jusqu'à ce que les prises d'eau soient désaffectées.

2.8 Érosion des berges

Les côtes de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent tendent vers une érosion généralisée et ce phénomène s'accélère pour certains secteurs du Saint-Laurent depuis une décennie (Morissette et al., 2004). Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène dont la sensibilité naturelle des côtes aux vagues, la hausse possible du niveau marin relatif, les tempêtes, le cycle gel/dégel, les précipitations et les redoux hivernaux. Comme une forte proportion de la population est établie le long des littoraux, les impacts se font particulièrement ressentir sur les infrastructures telles que les réseaux routiers et ferroviaires, les installations portuaires et les habitations.

Bien que cet enjeu ne soit pas examiné dans l'étude d'impact, nous croyons qu'il doit être pris en considération. En effet, le Conseil régional de développement de la Côte-Nord et six ministères provinciaux (Sécurité publique, Affaires municipales, Loisirs et Sports, Ressources naturelles et Faune, Développement économique et régional, Transports et Environnement) ont signé au printemps 2000 une entente spécifique portant sur l'élaboration d'une stratégie de gestion de l'érosion des berges sur la Côte-Nord. Une cartographie du zonage du risque d'érosion, comprenant également des indications concernant les possibilités de submersion et de mouvement de sol ainsi que des recommandations de gestion du littoral ont été réalisées dans le cadre de cette entente. Le littoral d'une grande partie de la Municipalité de Longue-Rive est inclus dans les zones à risque et les recommandations qui sont associées à cette zone prescrivent notamment une évaluation des risques de submersion marine et l'identification de mesures d'immunsation dans le cas où le risque serait présent. Cette évaluation concerne le segment de la voie de contournement au droit du secteur des Crans Rouges jusqu'au point se raccordant à la route 138 actuelle près de la rivière à l'Éperlan.

Nous recommandons la réalisation d'une évaluation du risque de submersion marine du tronçon de route situé directement à l'ouest de la rivière à l'Éperlan et l'identification de mesures d'immunsation dans le cas où le risque serait présent.

Cette cote d'inondation doit être intégrée aux plans et devis de construction de même que les mesures d'immunisation, le cas échéant.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Rappel des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet semble justifié du point de vue de l'amélioration de la qualité de vie des résidants et de la sécurité des riverains et des usagers;
- la variante proposée est pertinente;
- un programme de surveillance du climat sonore en période de construction est nécessaire pour les riverains situés à proximité du chantier;
- dans le cas des acquisitions et/ou déplacements de résidences, les mesures de compensation proposées sont adéquates et acceptables et les résultats (ententes) de la médiation environnementale devraient être pris en compte dans la décision du gouvernement;
- les impacts sur le territoire et les activités agricoles sont acceptables;
- une étude de localisation des frayères potentielles d'omble de fontaine dans la rivière du Sault au Mouton devra être réalisée par l'initiateur;
- un programme de suivi de la reprise végétale devra être adopté afin de s'assurer de l'efficacité des travaux et de la remise en état des berges;
- l'initiateur devra déposer les plans relatifs aux aménagements d'habitats de compensation au MDDEP pour les évaluer;
- l'initiateur devra déposer l'étude hydraulique relative à la rivière du Sault au Mouton au MDDEP afin de la faire évaluer par le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- la conception du drainage du pont de la rivière du Sault au Mouton devrait être réalisée de manière à réduire au maximum le ruissellement directement dans la rivière;
- un programme de suivi économique devra être réalisé et pourrait comprendre un volet d'accompagnement pour sa mise en œuvre, notamment pour l'établissement d'une stratégie d'affichage concertée;
- un programme de suivi de la qualité de l'eau potable de certaines prises d'eau collectrices est également nécessaire, et ce, jusqu'à ce qu'elles soient désaffectées;
- enfin, l'initiateur devra évaluer le risque de submersion marine du tronçon situé en zone urbaine directement à l'ouest du pont de la rivière à l'Éperlan et intégrer la cote d'inondation probable aux plans et devis.

Recommandation

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet de réaménagement de la route 138 dans la Municipalité de Longue-Rive compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du

caractère acceptable des impacts appréhendés au plan environnemental. Enfin, compte tenu des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet, nous sommes d'avis :

que le projet de réaménagement la route 138 dans la Municipalité de Longue-Rive par le ministère des Transports est acceptable. Par conséquent, le gouvernement peut autoriser le projet à certaines conditions.

Original signé par

Valérie Saint-Amant, M.Sc

Chargée de projet

Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (A). *Réaménagement de la route 138 dans le secteur urbain de Longue-Rive, Étude d'opportunité : 98-11*, septembre 2001, 48 p. et 14 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (B). *Projet de réaménagement de la route 138 dans la municipalité de Longue-Rive, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Rapport principal version finale*, préparé par Dessau-Soprin inc., février 2003, pagination multiple et 9 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (C). *Projet de réaménagement de la route 138 dans la municipalité de Longue-Rive, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Rapport addenda*, préparé par Dessau-Soprin inc., novembre 2003, 28 p. et 5 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (D). *Projet de réaménagement de la route 138 dans la municipalité de Longue-Rive, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Résumé*, préparé par Dessau-Soprin inc., décembre 2003, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (E). *Plan de transport de la Côte-Nord*, 2003, Québec, 120 p.

MORISSETTE, A., P. BERNATCHEZ et P. LAJEUNESSE, *Dynamique et érosion côtière de la région de Longue-Rive-Forestville, Côte-Nord de l'estuaire maritime du Saint-Laurent*, Association Québécoise pour l'Étude du Quaternaire (AQQUA) et Canadian Geomorphology Research Group (CGRG), 14-15-16 mai 2004, Université Laval, Québec, 7 p.

Lettre de M. Guy Lavoie, du ministère des Transports, à M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable et des Parcs, datée du 1^{er} mars 2005, concernant la confirmation du nombre de résidences devant être acquises ou déplacées, 2 p.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC, Décision datée du 27 juin 2006.

ANNEXES

ANNEXE 1 : PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le ministère des Transports propose de réaménager la route 138 dans la municipalité de Longue Rive. Au cours de la période d'information et de consultation publiques menée par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) sur ce projet, deux demandes d'audiences publique ont été adressées au ministre de l'Environnement, soit celle des propriétaires de l'Auberge de la Rivière Sault-au-Mouton et celle d'une citoyenne dont la résidence est située à l'extrémité est du contournement projeté. Les requérants ont consenti à participer à la médiation confiée au BAPE par le ministre.

Les préoccupations de la propriétaire de la résidence située au 618 de la route 138 portaient sur le bruit anticipé en raison de la proximité entre l'arrière de sa résidence où sont situées les chambres à coucher et la route projetée. Après avoir précisé la localisation de la propriété, l'initiateur a constaté que le tracé de la route empiétait sur le terrain de la requérante. Il a alors proposé d'assumer les frais d'isolation acoustique de la résidence ou encore de procéder à l'expropriation ou au déménagement de la résidence. Le ministère des Transports a accueilli favorablement la demande de la requérante qui privilégiait l'expropriation ou le déménagement de sa propriété. Au terme de la médiation, la requérante a retiré sa requête d'audience publique, le tout conditionnellement à ce que l'éventuel décret d'autorisation du projet intègre les engagements pris par l'initiateur à son égard.

Quant aux propriétaires de l'auberge, ils sont particulièrement préoccupés par la diminution de la circulation de transit essentielle, selon eux, à la survie de leur entreprise. Leurs demandes visent à limiter les pertes économiques liées à la diminution éventuelle de la circulation devant l'auberge. Elles impliquent que l'initiateur assume, pour une période de cinq ans, une compensation monétaire et le paiement des coûts de signalisation et de publicité. L'initiateur a indiqué qu'il ne peut satisfaire ces demandes. Toutefois, il a proposé d'aménager des espaces en bordure de la voie de contournement pour permettre l'affichage. La Municipalité de Longue-Rive, pour sa part, a offert de collaborer et de faciliter les choix de développement initiés par les propriétaires de l'auberge. Le requérant n'a pas retiré sa demande d'audience à laquelle le ministre n'a pas donné suite considérant que la tenue d'une audience publique n'apporterait rien de plus à l'éclairage nécessaire pour analyser les impacts du projet sur la qualité de l'environnement.

ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

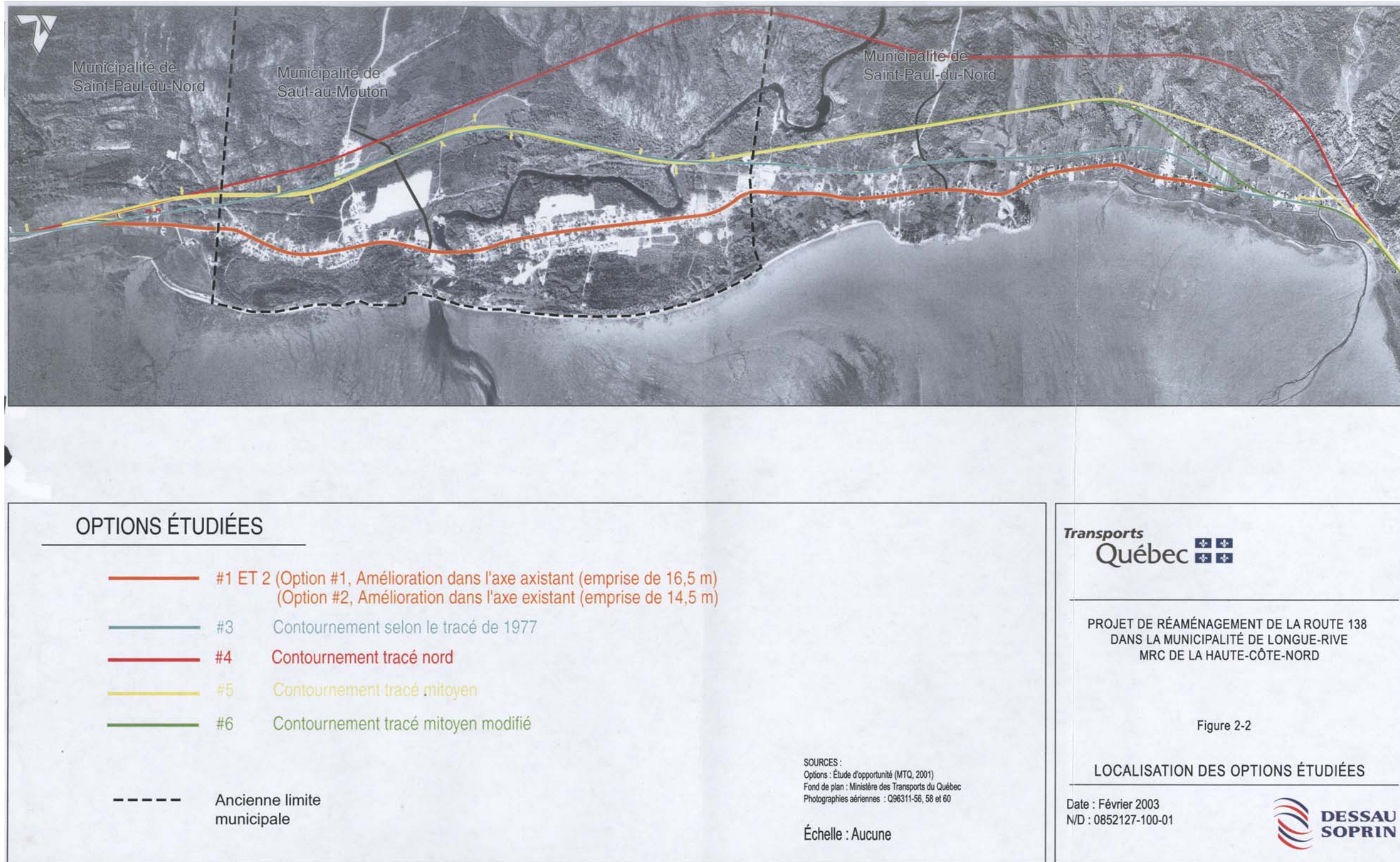
Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, l'examen du dossier a nécessité la consultation des ministères suivants :

- le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :
 - la Direction régionale du centre de contrôle environnemental de la Côte-Nord;
 - le Centre d'expertise hydrique du Québec,
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 3 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2002-01-17	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2002-01-22	Délivrance de la directive
2003-03-10	Réception de l'étude d'impact
2003-03-17 au 2003-05-05	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité
2003-11-25	Réception des réponses aux questions et commentaires
2003-12-08	Délivrance de l'avis de recevabilité
2004-01-28 au 2004-03-26	Mandat d'information et de consultation publiques
2004-08-23 au 2004-10-21	Mandat d'enquête et de médiation
2004-11-02 au 2004-12-10	Consultation intra et interministérielle sur l'acceptabilité
2006-06-27	Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec *

* Reçue au MDDEP le 30 août 2006.

ANNEXE 4 : LOCALISATION DES OPTIONS ÉTUDIÉES


Source : Étude d'impact, figure 2-2.