

Le Groupe de gestion intégré

Transports

Québec



AECOM



322

PR3.1 Projet B

Projet d'amélioration de la route 389 de
Baie-Comeau à Manic-2

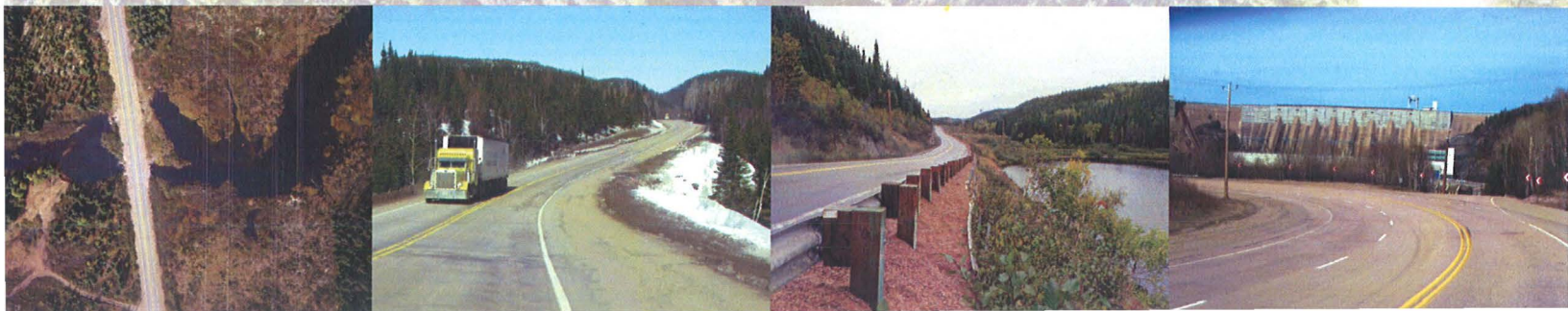
6211-06-142

Route 389 Programme d'amélioration Baie-Comeau à Fermont Contexte d'investissement du Plan Nord

Avis de projet- Amélioration de la route 389 entre
Baie-Comeau et Manic-2 (kilomètres 0 à 22)

30 septembre 2011

Projet : 154-09-0118
Dossier : 6703-10-ZZ01
AECOM : 05-20871



DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

AVIS DE PROJET

Septembre 2011

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies papier et en une copie électronique. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Le formulaire « avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances. Le détail des tarifs est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/ministere/tarification/mddep.htm#eval>. Il est à noter que le Ministère ne pourra traiter la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet, accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales, est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Télécopieur : 418 644-8222
Internet : www.mddep.gouv.qc.ca

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004 et renouvelée en 2009, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (téléphone : 418 649-6444; acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca) afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation

environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des Autochtones.

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception
	Numéro de dossier

1. Initiateur du projet

Nom :	Ministère des Transports du Québec
Adresse civique :	625 boulevard Laflèche, bureau 110 Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Adresse postale (si différente) :
Téléphone :	418 295-4765
Télécopieur :	418 295-4766
Courriel :	l.lepage@mtq.gouv.qc.ca
Responsable du projet :	Line Lepage, ing., M.Sc.
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	

2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

Nom :	
Adresse :
Téléphone :	
Télécopieur :	
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. Titre du projet

Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 (kilomètres 0 à 22).

À noter que le présent avis de projet combine les exigences du Québec et du Canada en matière d'avis de projet.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le présent projet fait partie d'un vaste Programme d'amélioration de la route 389, qui s'étend sur quelque 570 km entre Baie-Comeau et Fermont. Ce Programme fait partie du Plan Nord du gouvernement du Québec. Les principaux objectifs du Programme d'amélioration de la route 389 consistent à améliorer la sécurité et la fluidité de la route 389, favoriser le lien avec Terre-Neuve-et-Labrador et favoriser l'accès au développement des ressources naturelles.

Le tronçon de la route 389 située entre les kilomètres 0 et 22 compte un total de 76 courbes, ce qui représente 3,6 courbes par kilomètre. Parmi celles-ci, 55 sont des courbes sous-standards pour un ratio de 2,6 courbes par kilomètre. Avec un tel ratio et la topographie accidentée des lieux, la reconstruction quasi-complète de ce tronçon est essentielle afin de rendre ce secteur sécuritaire et de respecter les normes de conception pour une route de cette catégorie.

La topographie accidentée combinée aux 55 courbes horizontales et les nombreuses courbes verticales sous-standards, ainsi que le gabarit de route trop étroit, des coupes de roc qui sont près de la route et un manque de glissières et de drainage, rendent la route 389 non sécuritaire pour les usagers. De plus, de nombreux ruisseaux traversent le tronçon et les longueurs des ponceaux sont importantes. La route actuelle est dans un état de détérioration très avancée, car la structure de chaussée est déficiente. Les valeurs d'IRI et d'orniérage sont particulièrement élevées et dépassent le seuil de reconstruction. Des interventions lourdes sont nécessaires à court terme.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser, les coordonnées géographiques (longitude et latitude) et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la municipalité régionale de comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

L'emplacement du projet devrait être clairement illustré sur une carte qui présentera également les principales caractéristiques biophysiques et humaines du milieu de la zone d'étude. Préciser si le projet sera mis en oeuvre, en tout ou en partie, dans un plan d'eau, à 30 mètres ou moins d'un plan d'eau, ou encore en zone inondable.

Ce projet concerne le tronçon 01, section 010-035, de la route 389 entre la ville de Baie-Comeau et le barrage Manic-2, sur la rivière Manicouagan. Au total, ce sont 21,4 km de route, soit des PK 0 à PK 22. Actuellement, ce tronçon se situe entièrement dans la municipalité de Baie-Comeau, dans la MRC de Manicouagan. Le point de départ de la route est actuellement aux coordonnées 49° 13' N et 68° 16' O.

À la fin du tronçon, soit entre le PK 20.0 et 22.0, la route traverse la rivière Manicouagan, en aval

du barrage de Manic-2. De plus, la route traverse plusieurs ruisseaux et longe plusieurs lacs.

Une carte de localisation est présentée en annexe.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible. Indiquer le statut foncier des terrains où la réalisation du projet est prévue. Prendre soin d'identifier toute propriété fédérale sur laquelle serait réalisé le projet, en tout ou en partie.

La zone à l'étude est située sur les terres du domaine de l'État, gérées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), dans l'unité de gestion Manicouagan-Outardes (093). En fonction des variantes qui seront élaborées en cours d'étude, il n'est pas exclu que des propriétés privées soient touchées.

À notre connaissance, aucune propriété fédérale n'est touchée par le projet.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation, désaffectation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc. dérivation temporaire, forage, dragage, rejet en mer d'une substance, modalités d'opération, capacité de production, etc). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Décrire les diverses composantes du projet, notamment :

- *Les principaux ouvrages du projet, qu'ils soient permanents ou temporaires;*
- *Les dimensions des principaux ouvrages du projet (ex: longueur de la route, surface utilisée);*

Le projet consiste à reconstruire la route selon un nouveau tracé conforme aux normes de conception suggérées pour une vitesse de 100km/h (90 km/h + 10) et plus. Le nouveau tracé comportera quelques zones qui ne pourront être réalisées selon les normes pour une vitesse de 100 km/h, car la topographie du terrain ne le permet pas. Cependant, le nouveau tracé devra être conçu pour une vitesse minimale de 80 km/h soit avec un rayon minimal de 250 mètres et devra desservir les quelques sites où résident des gens à l'année. Trois scénarios de raccordement avec la route 138 sont à évaluer pour le point de contrôle 2 : soit le raccordement actuel en face des bureaux d'Hydro-Québec (scénario 1), soit celui proposé par le SIP qui consiste à faire sortir la route 389 dans le nouveau parc industriel entre les deux secteurs de la ville de Baie-Comeau (scénario 2), soit celui qui consiste à refaire une nouvelle route jusqu'à Manic-2, qui débiterait à l'ouest de la ville de Baie-Comeau (scénario 3).

Pour les scénarios 1 et 2, le projet est divisé en deux parties principales, soit :

- nouveau tracé avec deux scénarios de raccordement avec la route 138 dans la municipalité de Baie-Comeau situés entre les bornes kilométriques 0 et 4,0. Pour le scénario 1, on examinera la possibilité de procéder à la réfection majeure et à la reconstruction de la route existante;

- réfection majeure et reconstruction quasi-complète du tracé existant de la route 389, avec correction des courbes sous-standards, pour la portion entre les PK 4 et 22, soit sur une longueur de 18 km.

De plus, quatre intersections sont à prévoir pour l'accès aux lacs et aux résidents.

Le scénario 3 débute au carrefour giratoire du chemin de l'aéroport, à la jonction de la R 138 (PK 0) et suit le chemin existant emprunté par les camions de transport de bois, pour se terminer du côté ouest de Manic-2 (PK 22). Notons que contrairement aux deux premiers, ce scénario n'a pas encore fait l'objet d'une analyse sommaire pour en déterminer la faisabilité.

Indépendamment du scénario choisi, le gabarit projeté est de Type C, ce qui, selon les normes de conception du ministère des Transports, se traduit par une emprise nominale de 35 mètres.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet. Indiquer si des autochtones sont présents dans le secteur.

Décrire aussi les principales contraintes prévisibles : zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.

Présenter les principales caractéristiques biophysiques et humaines qui pourraient être affectées par le projet, notamment :

- *La présence de poissons, d'oiseaux migrateurs, d'espèces en péril (à un moment ou l'autre de l'année) et leurs habitats; la présence de terres humides;*
- *la pêche commerciale, récréative ou autochtone de subsistance s'effectuant dans le secteur;*
- *la navigation (incluant la navigation de plaisance : voile, canot, kayak, etc.);*
- *la présence d'une réserve indienne et des terres actuellement utilisées ou ayant été utilisées par les peuples autochtones pour des activités traditionnelles;*
- *la présence d'importants sites écologiques ou culturels désignés (parcs nationaux fédéraux, sites patrimoniaux, canaux historiques, lieux vulnérables et autres zones protégées).*

Si la mise en oeuvre du projet est prévue, en tout ou en partie, dans ou près d'un plan d'eau, ajouter les exigences supplémentaires suivantes relatives au poisson et à l'habitat du poisson :

- *Décrire les plans d'eau touchés. Les caractéristiques généralement nécessaires sont la largeur, la profondeur, le débit, la vitesse du courant, la pente des rives, le type de substrat (argile, vase, sable, gravier, galets, roc, etc.).*
- *Indiquer, pour les plans d'eau affectés, les obstacles naturels (physiques, hydrologiques, etc.) à la migration et aux déplacements des poissons, qu'ils soient permanents, temporaires ou partiels.*
- *Fournir une liste des espèces de poissons, au sens de la Loi sur les pêches (http://lois.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/F-14/bo-ga:s_2/fr#anchorbo-ga:s_2), qui sont susceptibles d'utiliser le milieu touché par le projet en identifiant les espèces en difficulté inscrites sur les listes fédérales et provinciales. Consulter les bases de données (Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Loi sur les espèces en péril).*
- *Préciser l'emplacement et les superficies des habitats du poisson potentiels ou confirmés pour des cycles sensibles de sa vie (reproduction, alevinage, alimentation, etc.).*
- *Décrire la végétation aquatique et riveraine présente dans la zone des travaux.*

Aucune étude environnementale détaillée n'a encore été menée dans la région d'accueil du projet. Il est donc difficile de fournir à cette étape-ci des renseignements spécifiques sur les composantes environnementales susceptibles d'être touchées par le projet. Les paragraphes qui suivent donnent néanmoins un aperçu des caractéristiques les plus importantes, telles que définies à partir de l'information existante.

Milieu naturel

En bordure du fleuve Saint-Laurent, soit autour de Baie-Comeau, se trouve la plaine généralement peu accidentée et formée de petits plateaux et de terrasses, entrecoupée de nombreuses rivières, à une altitude moyenne de 200 mètres. Quelques kilomètres au nord, soit en périphérie de la ville de Baie-Comeau, se trouve le massif du bouclier canadien qui forme un plateau fortement disséqué de collines séparées par des vallées encaissées et rectilignes. Les collines atteignent de 400 à 600 mètres d'altitude. De plus, certaines pentes sont assez abruptes, soit de plus de 30%. C'est un relief accidenté, ce qui représente une difficulté à la réalisation de ce projet.

De façon naturelle, la région a une superficie d'eau peu égale au Québec. Malgré la présence du fleuve Saint-Laurent au sud, c'est le bassin versant de la rivière Manicouagan qui domine la zone autour de la route 389. Le tronçon actuel de ce projet traverse le ruisseau Couillard ainsi que les lacs Petit Bras, Couillard, à la Couleuvre, Cinq Cents, Fer à Cheval, Denise, Frigon et d'autres sans dénomination. Plusieurs cours d'eau (ruisseaux permanents et intermittents) sont présents et traversent la route.

Autour de Baie-Comeau, c'est la forêt boréale continue du domaine de la sapinière à bouleau blanc. Le paysage forestier y est dominé par des peuplements de sapins et d'épinettes blanches, mélangés à des bouleaux blancs sur les sites mésiques. Dans le secteur de Baie-Comeau, on trouve des tourbières ombrotrophes, dont les sols sont relativement pauvres.

Tout comme les oiseaux, plusieurs espèces de mammifères terrestres sont présentes dans la zone. On peut trouver près de 15 espèces ou groupes d'espèces, dont la belette, le castor et le coyote. Dans les cours d'eau de la zone d'étude, on peut trouver jusqu'à 14 espèces ichthyennes dont le grand brochet, le grand corégone et le meunier noir, tous présents dans la rivière Manicouagan.

À l'exception des aires de concentration d'oiseaux aquatiques le long de la rive du Saint-Laurent, la route 389 ne traverse pas d'aire protégée désignée par le MDDEP ni par le MRNF du Québec.

Le tronçon de ce projet se situe dans la Réserve Mondiale de la Biosphère de Manicouagan-Uapishka. Celle-ci assure trois principales fonctions, soit : la conservation, le développement et l'appui logistique. Cette reconnaissance par l'UNESCO n'engendre pas un statut légal de protection, mais permet de reconnaître les efforts en termes de développement durable.

Selon le scénario 2, le tracé projeté se situe en terrain relativement plat et traverse deux ruisseaux, dont le Petit Bras. Il traverse également un milieu humide assez important situé à quelques mètres à l'ouest du lac Petit Bras. Un autre milieu humide se situe sur les rives du cours d'eau source du lac Petit Bras.

Selon le scénario 3, le tracé projeté se situe à l'ouest de la rivière Manicouagan et à l'est du réservoir aux Outardes. En début de parcours, il contourne quelques ruisseaux et milieux humides importants. Dans le secteur plus au nord, le relief est plus accidenté et le tracé traverse quatre ruisseaux.

Milieu humain

Pour les trois scénarios, la majeure partie du tronçon se situe en zone rurale. Pour le scénario 2, le début du tracé de la route se situe à l'extérieur du périmètre urbain de Baie-Comeau, dans une zone dont l'affectation est industrielle. Par la suite, les tracés des scénarios 1 et 2 se rejoignent et la route chemine principalement en forêt. Des résidents permanents habitent le long de la route

389, en périphérie de lacs qui sont aussi utilisés à des fins récréotouristiques. La nouvelle route devra desservir les habitants du lac Couillard au km 10,4, ceux des lacs Cinq Cents et Fer à Cheval au km 10,3, ceux du lac Denise au km 15,4 et ceux du lac Frigon au km 17.

Le tracé projeté du scénario 2 se situe dans un parc industriel régional. Le tracé longe une zone industrielle en début de parcours et ensuite, une carrière en exploitation. La carte présentée en annexe illustre ces zones d'affectations qui sont actuellement à l'état de projet du schéma d'aménagement et de développement (MRC de Manicouagan). Selon le tracé projeté, certaines portions seraient dans le tracé d'un chemin carrossable non asphalté existant qui est utilisé à des fins récréatives, c'est-à-dire comme sentier de motoneige du réseau local.

Mentionnons également que, selon le projet du schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Manicouagan, un projet de chemin de fer serait localisé à proximité du tracé projeté, à Baie-Comeau.

De plus, d'importantes lignes de transmission orientées est/ouest traversent le tracé projeté dans le scénario 2.

Le tracé projeté du scénario 3 touche plusieurs municipalités. La jonction avec la route 138 se situe d'abord dans le village de Pointe-Lebel, puis dans Baie-Comeau, également dans le village de Chute-aux-Outardes et se termine dans le territoire non-organisé de Rivière-aux-Outardes, à la borne kilométrique 22. Les secteurs du tracé situés dans les villages de Pointe-Lebel et Chute-aux-Outardes sont en zone industrielle (voir carte). Le reste, donc la majorité du tracé, se situe en zone forestière. Le tracé projeté de ce scénario suit une route déjà existante : celle du chemin de la Scierie. Cette route est principalement utilisée pour le transport de bois de la Scierie des Outardes. Cette route donne accès à l'aéroport de Baie-Comeau.

Cette portion de la route 389 est située dans le Nitassinan de Betsiamites, un territoire des Premières Nations, soit les Innus. De plus, ce tronçon de route se situe dans la réserve à castors de Bersimis.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Si la mise en oeuvre du projet est prévue, en tout ou en partie, dans ou près d'un plan d'eau, ajouter les informations supplémentaires suivantes relatives à l'habitat du poisson :

- *Il est important de bien décrire les effets du projet sur l'habitat du poisson (bilan des pertes, superficies et fonctions des habitats touchés). Dans la mesure du possible, le promoteur doit présenter comment il entend éviter et atténuer les effets du projet sur l'habitat du poisson. Le promoteur est invité à consulter le guide de présentation des avis de projets du MPO (http://www.qc.dfo-mpo.gc.ca/habitat/fr/guide_table.htm) pour plus de détails à ce sujet.*
- *Lorsqu'il y a destruction, détérioration ou perturbation de l'habitat du poisson malgré l'application de mesures d'atténuation, Pêches et Océans Canada doit déterminer si les effets nuisibles sur l'habitat du poisson sont acceptables et justifiés. Si c'est le cas, une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches pourra être émise. Il est important de rappeler que Pêches et Océans Canada peut refuser d'émettre une autorisation lorsqu'il juge que les effets négatifs sur l'habitat du poisson sont jugés inacceptables.*

Il est trop tôt pour statuer définitivement sur les effets environnementaux du projet puisqu'aucune étude environnementale détaillée n'a encore été entreprise. Toutefois, compte tenu de la nature du territoire et des interventions prévues, il est probable que des détériorations

et des pertes temporaires ou permanentes de l'habitat du poisson sont susceptibles de se produire et ce, malgré la recherche de variantes de moindre impact et l'application de mesures d'atténuation aux traversées de cours d'eau. Certaines interventions visent le remplacement de ponts ou de ponceaux existants, ou encore la construction de nouveaux ponts et ponceaux.

En milieu terrestre, les effets négatifs sont associés au déboisement durant la construction et à la perte d'habitats (y compris des milieux humides, en des endroits non encore spécifiés) qui résulteront de la mise en place permanente de l'emprise.

Étant donné le faible nombre de résidents permanents, les effets ressentis au niveau du climat sonore (émission de bruit) et au niveau de la qualité de l'air sont négligeables ou de nature ponctuelle. La circulation souffrira par contre de perturbations pour le segment faisant l'objet d'une réfection majeure.

Pour cette section de réfection (PK 4 à PK 22), les impacts environnementaux seront vraisemblablement peu importants, car la route est déjà existante. Les impacts négatifs à prévoir seront au niveau de la circulation, pouvant être perturbée durant les travaux. Les nombreux croisements du tracé projeté avec la route existante sont une problématique pour la gestion de la circulation lors des travaux, car le dénivelé est important. Par contre, le chemin de contournement partant de Manic-2 et sortant à la Scierie des Outardes pourra servir à faciliter l'exécution des travaux. Si le scénario 3 est choisi, les impacts sur la circulation seront sûrement moindres, car la route 389 actuelle resterait accessible.

La section du nouveau tracé du scénario 2 aux environs de Baie-Comeau traverse une zone d'affectation industrielle où sont toutefois présents des cours d'eau et des milieux humides. Les études détaillées permettront de déterminer si ces composantes seront touchées par le projet.

La réfection de la route aura des impacts positifs, tels qu'une meilleure qualité de vie par la création de nouveaux emplois durant la construction; une meilleure fluidité de la circulation et surtout, l'amélioration de la sécurité routière.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier (date, fréquence, durée, ampleur des activités) selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Les premières études permettant de définir la problématique ont déjà été menées par Transports Québec. De plus, le Groupe de gestion intégré du Programme d'amélioration de la route 389 a été mis en place à la fin de 2010.

Les appels d'offres en vue du choix d'un mandataire pour les études environnementales, d'ingénierie et de géotechnique auront lieu en 2011, et la sélection d'une firme de consultants, durant la deuxième moitié de 2011. Les études environnementales et d'avant-projet sommaire se poursuivront en 2012 et seront déposées dans la première demie de l'année 2013.

Suite à l'obtention des autorisations, le projet passera à l'avant-projet détaillé et à l'étape des plans et devis et des approbations finales de la part des autorités gouvernementales fédérales et

du Québec. L'ensemble des travaux d'amélioration de la route 389 doit s'étendre entre 2012 et 2021. La programmation effective des travaux de construction n'a pas encore été établie. La construction débutera suite au choix d'un entrepreneur, selon un mode de réalisation qui reste à déterminer. La date effective du début des travaux est sujette à l'approbation du Conseil des ministres et la rapidité d'exécution des travaux sera tributaire des engagements budgétaires qui auront été formellement consentis.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet (agrandissement, ajouts) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 (kilomètres 0 à 22) fait partie du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Il s'agit toutefois d'un projet distinct et indépendant des autres projets du Programme et ne comporte aucun projet connexe ni phase ultérieure.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration (déjà réalisées ou prévues) de l'étude d'impact, incluant les échanges avec les Autochtones (personnes et/ou organismes rencontrés, type d'interaction, dates, sujets d'éventuelles ententes entre les parties). Indiquer, s'il y a lieu, si certaines préoccupations ont déjà été identifiées lors des consultations publiques.

Le Groupe de gestion intégré du Programme d'amélioration de la route 389 est en train d'élaborer un plan de communication pour l'ensemble du Programme, y compris le présent projet. Ce Programme repose sur le principe que les communications doivent être proactives, transparentes et ouvertes tout au long du projet. Les objectifs spécifiques sont de :

- assurer une collaboration optimale entre tous les acteurs, plus particulièrement les partenaires institutionnels;
- contribuer à l'acceptabilité sociale du projet par une communication proactive, transparente et ouverte qui tienne compte des préoccupations des différents groupes concernés;
- contribuer à renforcer la crédibilité du Ministère en ce qui concerne le processus de gestion efficace et transparente de ce mandat.

Le plan de communication est développé en fonction d'agir sous les quatre volets suivants :

1. relations avec le milieu : municipalités et groupes concernés;
2. communications liées aux évaluations environnementales;
3. communications liées aux Autochtones;
4. communications internes.

Transports Québec participe au *Comité de sécurité de la route 389*. Formé en 1998. Ce comité réunit les principaux acteurs suivants : ATR Manicouagan, Bureau du député de René-Lévesque et de Manicouagan, Contrôle routier du Québec, MRC Caniapiscau et Manicouagan, Sûreté du Québec, Hydro-Québec, MTQ, ASSS Côte-Nord, Syndicats FTQ, Abitibi Bowater, Kruger/Scierie Manic, Association des transporteurs en vrac de Baie-Comeau et Forestville,

Transport Savard, Compagnie minière IOC, Arcelor Mittal, Bureau du coroner, Teamrep Logistique internationale. Ce comité milite en faveur de la sécurité des usagers.


13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires. Notamment, préciser si le gouvernement fédéral a une participation financière dans le projet (nommer le Programme de financement et le ministère ou l'agence concerné).

Le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 (kilomètres 0 à 22) est financé entièrement par le gouvernement du Québec à partir d'une enveloppe budgétaire fixe de 438 millions de dollars mise en place lors du discours du budget de mars 2009. Cette enveloppe budgétaire sera entièrement consacrée au Programme d'amélioration de la route 389, lequel comporte cinq projets. Le projet d'amélioration de la route 389 entre Fire Lake et Fermont (kilomètres 478 à 564), est celui auquel Transports Québec accorde la priorité.

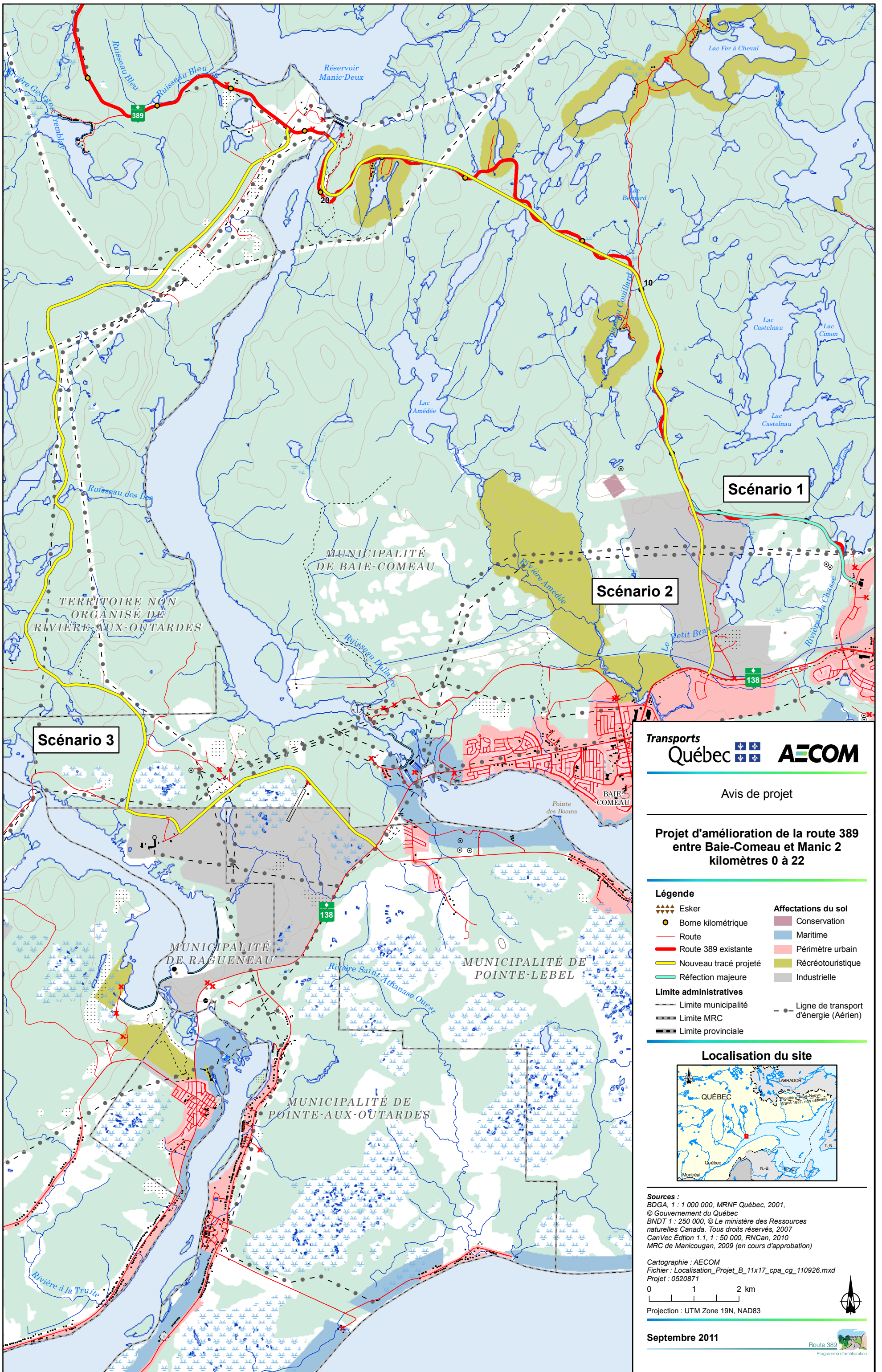
Le présent avis de projet est déposé simultanément auprès de la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 2011-10-13 par 

Annexe A

Carte de localisation



Avis de projet

Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic 2 kilomètres 0 à 22

Légende

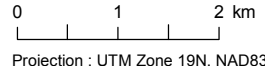
◆◆◆ Esker	Affectations du sol
● Borne kilométrique	■ Conservation
— Route	■ Maritime
— Route 389 existante	■ Périumètre urbain
— Nouveau tracé projeté	■ Récréotouristique
— Réfection majeure	■ Industrielle
Limite administratives	
--- Limite municipalité	— Ligne de transport d'énergie (Aérien)
--- Limite MRC	
--- Limite provinciale	

Localisation du site



Sources :
 BDGA, 1 : 1 000 000, MRNF Québec, 2001,
 © Gouvernement du Québec
 BNDT 1 : 250 000, © Le ministère des Ressources naturelles Canada. Tous droits réservés, 2007
 CanVec Édition 1.1, 1 : 50 000, RNCAN, 2010
 MRC de Manicouagan, 2009 (en cours d'approbation)

Cartographie : AECOM
 Fichier : Localisation_Projet_B_11x17_cpa_cg_110926.mxd
 Projet : 0520871



Projection : UTM Zone 19N, NAD83

Septembre 2011



Groupe de gestion intégré MTQ - AECOM

Direction de la Côte-Nord du Ministère des Transports
625, boulevard Lafleche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Tél. : 418 295-4765
Télééc. : 418 295-4766
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/cote_nord

AECOM
4700, boulevard Wilfrid-Hamel
Québec (Québec) G1P 2J9
Tél. : 418 871-1811
Télééc. : 418 871-5868
www.aecom.com

