

Le Groupe de gestion intégré

Transports

Québec

AECOM



PR1 Projet E

Projet d'amélioration de la route 389 du nord de Manic-3 à Manic-5

6211-06-142

322

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

Avis de projet- Amélioration de la route 389  
entre Manic-3 et Manic-5 (kilomètres 110 à 212)

9 novembre 2011

Projet : 154-09-0120  
Dossier : 6703-10-ZZ01  
AECOM : 05-20871





---

---

# DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

## AVIS DE PROJET

Octobre 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<sup>e</sup> 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](http://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 ministère 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](mailto: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

Projet d'amélioration de la route 389 entre Manic-3 et Manic-5 (kilomètres 110 à 212).

### 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 du 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.

Entre les bornes kilométriques 110 et 212, la route 389 est caractérisée par 56 courbes sous-standards qui sont à corriger et qui sont souvent situées dans des zones où la topographie est très accidentée. Ainsi, la réfection de ce tronçon est essentielle afin de rendre ce secteur sécuritaire et d'améliorer la fluidité de la circulation.

### 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 de la route nationale 389 entre les bornes kilométriques 110 et 212, au barrage Manic-5. Au total, ce tronçon a une longueur de 102 km, mais seuls les tronçons déficients feront l'objet d'une intervention.

Ce tronçon se situe dans le territoire non-organisé de Rivière-aux-Outardes, dans la MRC de Manicouagan, sur la Côte-Nord. La route longe la rive droite de la rivière Manicouagan. Les coordonnées géographiques du début du tronçon sont 49<sup>0</sup> 19' N et 68<sup>0</sup> 21' O. De plus, la route traverse plusieurs ruisseaux et longe plusieurs lacs.

Un plan de localisation est présenté 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).

## 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);*

L'actuel tronçon de cette route 389 possède de nombreuses courbes verticales, un gabarit de route trop étroit, des coupes de roc qui sont trop près de la route, un manque de glissières sans compter un drainage déficient par endroits. Le projet consiste à corriger des segments de courbes sous-standards pour les rendre sécuritaires et conformes aux normes.

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.

Aux fins du présent avis de projet, voici la liste des neuf segments distincts d'un kilomètre ou plus de longueur et qui nécessitent une intervention (illustrés en jaune sur la carte de localisation):

- PK 123,7 à 126,2
- PK 134, 1 à 139,2
- PK 140 à 141,4
- PK 141,6 à 144,5
- PK 164 à 168
- PK 170,8 à 174,4
- PK 177 à 178,4
- PK 180 à 193,8
- PK 209,7 à 211,7

Cette liste est préliminaire et sujette à révision au cours de l'avancement du projet.

## 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 bâiliments, 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](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 leur 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*

Ce tronçon de la route 389, se situe dans 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 plus de 30%.

De façon naturelle, la région a une superficie d'eau peu égale au Québec. C'est le bassin versant de la rivière Manicouagan qui domine la zone autour de la route 389. Le tronçon de ce projet traverse plusieurs cours d'eau et lacs dont les rivières Anita, Gaillard, et Quicaquestagane ainsi que les lacs Kapimitikama et Gaillard.

Cette région est résolument forestière; c'est la forêt boréale. Celle-ci est l'une des plus importantes réserves de résineux du Québec. Elle est constituée principalement d'une pessière à mousses.

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.

Ce tronçon de 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.

## *Milieu humain*

La totalité du tronçon se situe en zone rurale. La route est située dans le Nitassinan de Betsiamites qui est un territoire des Premières Nations : celui des Innus.

## **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.gc.dfo-mpo.gc.ca/habitat/fr/guide\\_table.htm](http://www.gc.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 résultera de la mise en place permanente de l'emprise.

Étant donné l'absence des résidents permanents, les effets ressentis au niveau du climat sonore (émissions de bruit) et au niveau qualité de l'air sont négligeables.

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. 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 et 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 Manic-3 et Manic-5 (kilomètres 110 à 212) 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. Chaque segment composant le présent projet peut également être réalisé indépendamment des autres puisque tous les segments sont distincts et que la conception de l'un n'influence pas la conception de l'autre.

## 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, il réunit les principaux acteurs suivants : ATR Manicouagan, Bureau du député de René-Lévesque et de Manicouagan, Contrôle routier du Québec, MRC Caniapiscau et Manicouagan, Sureté 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 Manic 3 et Manic 5 - kilomètres 110 à 212 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. Les segments qui composent ce projet se sont vu attribuer une cote de priorité en fonction de la gravité des déficiences qu'ils présentent. Le Ministère compte entreprendre les travaux en commençant par les segments ayant la cote la plus élevée.

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 11/10/14

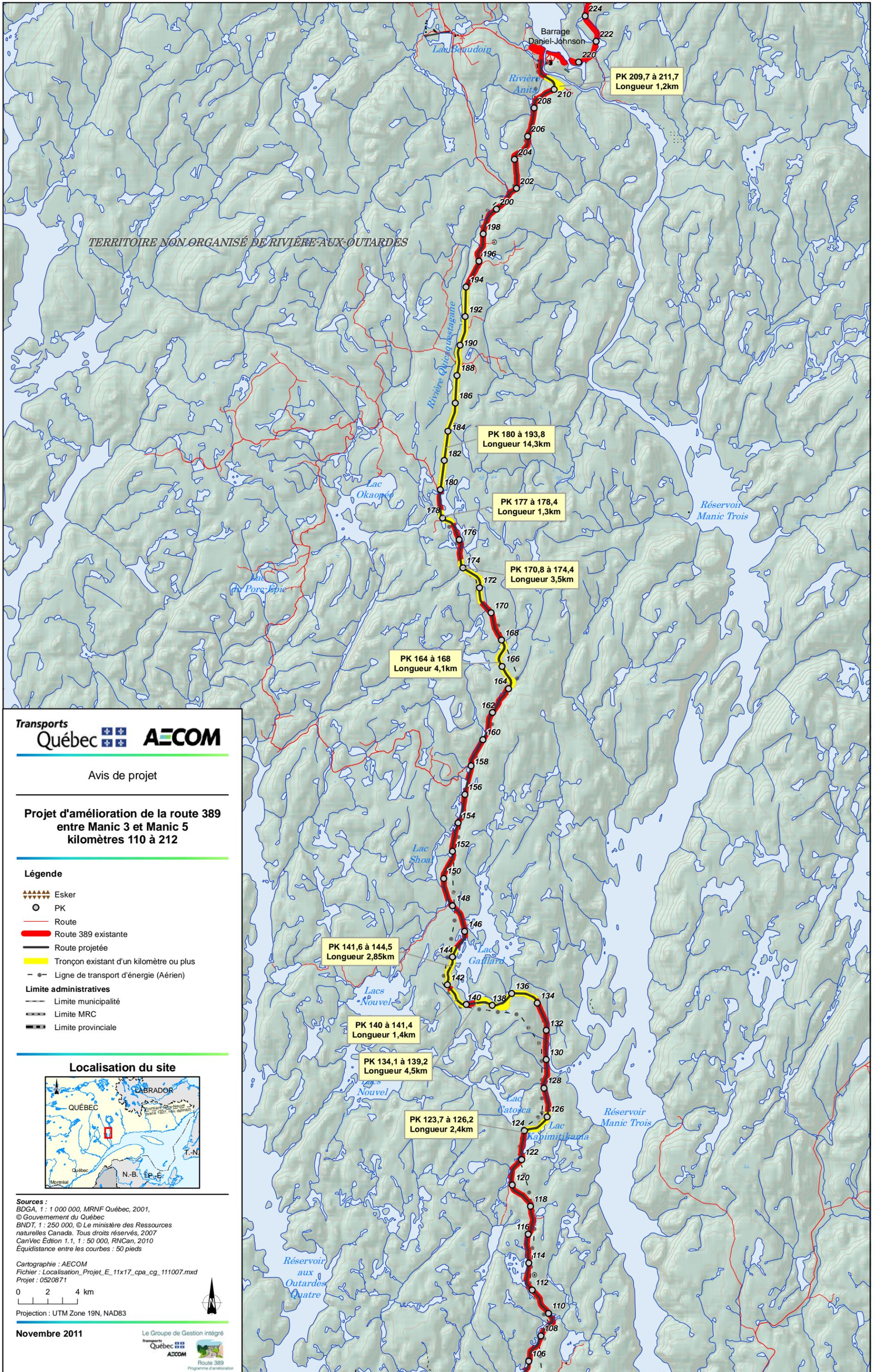
par 



# Annexe A

## Carte de localisation





TERRITOIRE NON ORGANISÉ DE RIVIÈRE-AUX-OUTARDES

Avis de projet

**Projet d'amélioration de la route 389 entre Manic 3 et Manic 5 kilomètres 110 à 212**

**Légende**

- Esker
- PK
- Route
- Route 389 existante
- Route projetée
- Tronçon existant d'un kilomètre ou plus
- Ligne de transport d'énergie (Aérien)
- Limite administratives**
- Limite municipalité
- 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  
 Équidistance entre les courbes : 50 pieds

Cartographie : AECOM  
 Fichier : Localisation\_Projet\_E\_11x17\_cpa\_cg\_111007.mxd  
 Projet : 0520871

0 2 4 km

Projection : UTM Zone 19N, NAD83

Novembre 2011





**Groupe de gestion intégré MTQ - AECOM**

Direction de la Côte-Nord du Ministère des Transports  
625, boulevard Lafèche, 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](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](http://www.aecom.com)

