
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

CORRECTION DE LA CÔTE NADEAU
GODBOUT/BAIE-TRINITÉ (CÔTE-NORD)

PROJET N^o : 154000429

AVIS DE PROJET

Octobre 2010

Version du document
« Avis de projet »
Juillet 2010

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, 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) 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 :		
Responsable du projet :	Michel Bérubé, directeur/	/Robert Marsan, biol.
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec		N° CIDREQ : 13812425

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

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

3. Titre du projet

Correction de la Côte Nadeau à Godbout/Baie-Trinité (Côte-Nord)

N° de projet (MTQ) : 154000429

4. Objectifs et justification du projet

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

La route nationale 138 entre Baie-Comeau et Port-Cartier (170 km) est problématique à plusieurs endroits : étroitesse du gabarit de la route, présence de roc à proximité de la route, courbes sous-standards et pentes critiques souvent combinées, drainage inadéquat, absence de voies lentes dans certains secteurs problématiques permettant le dépassement de véhicules lourds, etc.

À la suite de démarches du milieu et des attentes exprimées par les autorités du ministère des Transports du Québec (MTQ), le présent projet de correction de la Côte Nadeau a été inscrit à sa planification pour ce secteur.

Dans les 3,64 km dont il est question (annexe 1), la route 138 est constituée d'une succession de vallons (courbes concaves) et de surplombs (courbes convexes) rapprochés. En plusieurs endroits, un automobiliste qui circule à 90 km/h (vitesse affichée) n'aurait pas la distance nécessaire pour s'arrêter à temps s'il voyait un objet de un mètre de hauteur devant lui. La « distance de visibilité à l'arrêt » (DVA) est insuffisante. La norme minimale de DVA est de 200 m pour une vitesse de 100 km/h (un véhicule qui circule à 100 km/h doit voir au moins 200 m devant lui afin d'être en mesure de s'arrêter devant cet objet.

Le tronçon présente, d'une part, sept courbes convexes dont la DVA varie entre 65 et 124 m qui correspondent à des vitesses théoriques variant entre 50 et 75 km/h (pour s'arrêter en moins de 65 m, il faudrait circuler au maximum à 50 km/h). D'autre part, la DVA des six courbes concaves varie entre 64 et 110 m et correspond respectivement à des vitesses variant entre 50 et 70 km/h.

De la même façon, chacune des intersections des deux chemins d'accès à des tours a aussi une visibilité à l'arrêt insuffisante.

L'analyse des accidents présente les faits suivants : pendant les onze (11) dernières années, soit entre le 1^{er} décembre 1998 et le 1^{er} janvier 2010 (la banque de données n'est pas à jour pour la période subséquente), le tronçon de 3,644 km a été le site de quinze (15) accidents impliquant vingt-trois (23) véhicules. Neuf (9) accidents ont résulté en dommages matériels seulement, quatre (4) avec blessés légers, un (1) avec blessé grave et un (1) mortel.

Les accidents ont eu lieu majoritairement par temps clair (9), deux (2) par des conditions de neige ou de grêle et deux (2) par temps nuageux ou sombre. Six (6) sur une chaussée sèche, quatre (4) sur chaussée enneigée, trois (3) sur chaussée mouillée et deux (2) sur chaussée glacée.

Des vingt-trois (23) véhicules en cause, onze (11) étaient en direction est et douze (12) en direction ouest. Onze (11) sont des automobiles, sept (7) des camionnettes et cinq (5) des camions.

Le positionnement des accidents sur le tronçon en question démontre que deux secteurs sont particulièrement « accidentogènes ». Ce sont d'abord l'intersection avec l'accès à la tour de communication du ministère des Communications du Québec avec quatre (4) accidents et le tiers supérieur de la Côte Nadeau avec sept (7) accidents. Le rapport d'analyse ne nous permet pas de préciser si, dans ces deux secteurs, une direction est plus désavantagée que l'autre.

La côte dite « Nadeau » a une longueur de 1,5 km et une pente allant jusqu'à 12 %. Compte tenu de sa longueur, un véhicule lourd qui entreprend de la monter est incapable de maintenir sa vitesse jusqu'en haut. En été comme en hiver, il y a fréquemment création de peloton derrière ces véhicules. En hiver, lors de fortes tempêtes de neige, le MTQ doit fermer la route aux véhicules lourds à cause de la Côte Nadeau et de quelques autres sites problématiques. Certains véhicules sont incapables d'en gravir les pentes et y restent pris, ce qui crée des situations particulièrement dangereuses dans les deux sens. De plus, dans ce secteur, les zones de dépassement sont limitées et trop courtes.

Malgré ces multiples courbes verticales, les portions ouest et est du tracé sont rectilignes. Elles sont reliées par une courbe horizontale d'un rayon de 600 m qui respecte les normes du MTQ.

Le projet consiste donc à éliminer les courbes concaves et convexes du tronçon, à corriger les côtes dont la Côte Nadeau afin d'en réduire la pente et rendre la route conforme à une vitesse affichée de 90 km/h et à construire des voies lentes en direction est et ouest afin de faciliter les dépassements. La Direction de la Côte-Nord a établi qu'entre Tadoussac et la rivière Moisie, le gabarit de la route sera de type « B » (annexe 2), peu importe le débit journalier moyen annuel (DJMA). Ce faisant, le MTQ améliorera la sécurité des utilisateurs et la fluidité de la circulation dans les deux directions.

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.

Le projet recouvre la limite est de Godbout, VL (96010) et la limite ouest de Baie-Trinité, VL (96005) sur la Côte-Nord (09), dans la MRC de Manicouagan (960) et la circonscription électorale René-Lévesque (752). La limite territoriale entre les deux villages se situe près du chaînage 13+860 (annexe 3).

Le projet débute au chaînage 12+450 (49° 22' 50,8" N. et 67° 29' 19,6" O. (NAD 83) et se termine au chaînage 16+020 (49° 23' 37,7" N. et 67° 26' 56,9" O.), pour une longueur totale de 3,57 km. Entre ces deux points géographiques, la route 138 actuelle mesure 3,644 km (annexe 3 : 4 feuillets).

Les lots Blocs T et 6 (les deux tours) du Canton de De Monts bordent la route, mais ne sont pas affectés par le projet.

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.

Le Bloc T appartient à Hydro-Québec (ch. 13+760) et le Bloc 6 au ministère des Communications du Québec (ch. 14+130). Ailleurs, tout au long du projet, les terres sont du domaine public. Malgré l'élargissement de l'emprise de la route en plusieurs endroits, aucune acquisition (expropriation) n'est prévue.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, 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.).

Le projet consiste d'abord à corriger le profil de la route existante en améliorant les pentes dont celle de la côte Nadeau (ch. 14+160 à 15+700) pour la faire passer de 12 % à 7,8 %, puis à corriger toutes les courbes verticales sous-standards afin de faire correspondre leur DVA à une vitesse de conception de 100 km/h, soit 200 m.

Précisons que, comme le tracé projeté passe à l'intérieur du tracé actuel de la route et de la courbe horizontale de 600 m de rayon ($\approx 14+700$), il est plus court d'environ 75 m. Ce sont les chaînages du projet qui sont présentés.

De plus, le projet prévoit l'ajout de deux voies lentes de 3,7 m chacune. Une de 1,22 km en direction est, entre les chaînages 12+800 à 14+020 et une autre de 2,2 km en direction ouest, entre les chaînages 15+600 à 13+400. Par conséquent, sur les 620 m entre les chaînages 13+400 et 14+020, le tracé sera à quatre voies. L'emprise moyenne de construction est de l'ordre de 52 m (voir les deux notes qui suivent).

Note (1) : L'emprise (moyenne) de construction correspond à la largeur moyenne du couloir nécessaire à la construction du projet. C'est la surface qui subit un remblai, une excavation, un terrassement ou qui est remaniée. Sur les feuillets de l'annexe 3, cette largeur est comprise entre les lignes rouges « limite des remblais » et vertes « limite des déblais ». Elle est aussi présentée sur le « Profil en travers » de l'annexe 2 comme étant la limite externe du « talus de déblai », lorsqu'en déblai et du « talus extérieur », lorsqu'en remblai. Cette largeur moyenne (surface totale du projet/longueur du projet) est estimée avant l'étude d'impact et précisée au cours du cheminement selon les modifications et ajustements apportés au projet, le cas échéant. C'est celle dont il est question dans le présent texte.

Note (2) : L'emprise légale est la largeur moyenne du couloir établie par le MTQ, soit (1) pour les besoins d'acquisition dans les cas de propriétés privées ou (2) sur les terres du domaine public, pour le transfert de gestion de cette surface du MRNF-Terres au MTQ. Cette largeur correspond aux « limites d'emprise » de l'annexe 2. Elle est donc toujours plus grande que l'emprise de construction. Elle sera fixée sur les plans de construction définitifs.

Ensuite, le drainage doit être revu, incluant la pose de bordures et de puisards dans les pentes qui le nécessitent ainsi que le remplacement et l'ajout de nouveaux ponceaux de 900 mm et de 1500 mm. Les études hydrauliques confirmeront les dimensions selon chaque cas.

Une portion de 400 m de la piste de motoneige/VTT sera relocalisée directement à l'extérieur de l'emprise légale du MTQ. De plus, afin de respecter la DVA, les accès aux tours et aux autres sites (de villégiature?) seront mis à niveau.

La correction des courbes verticales ne permettra pas d'équilibrer les remblais/déblais. Le surplus, actuellement estimé autour de 270 000 m³, pourrait servir de remblai pour le projet de correction de la côte dite « du Smooke » située à environ 5 km à l'ouest (49° 23' 30,9" N. et 67° 30' 50,3" O.). Ces deux projets pourraient être réalisés en même temps et par le même entrepreneur afin d'éliminer les coûts d'entreposage temporaire du surplus de déblai et de son transport subséquent vers la côte du Smooke. Sinon, le surplus sera entreposé en un lieu qui reste à déterminer afin de servir éventuellement à d'autres projets dans le secteur.

Compte tenu du type de problématique que le projet corrige par rapport au tracé actuel, il n'y a pas d'autre variante réaliste possible. La variante proposée est, en elle-même, la variante optimale.

Au chaînage du début des travaux, le projet semble se prolonger hors de la route 138 parce que la construction du présent projet suivra de près celle de la correction de la courbe dite « de la Cuve » et s'y reliera à cet endroit.

Le projet prévoit le déboisement et le débroussaillage sur environ 15 ha incluant la surface nécessaire à la relocalisation du sentier de motoneige/VTT.

Les activités prévues sont :

- Analyse de potentiel archéologique et inventaire des sites jugés pertinents;
- Déboisement;
- Déplacement des utilités publiques;
- Gestion de la circulation;
- Dynamitage et transport des déblais;
- Remplacement et installation des ponceaux;
- Terrassement et mise à niveau des accès aux tours et aux chemins forestiers;
- Drainage;
- Relocalisation d'une partie du sentier motoneige/VTT.
- Asphaltage et pose des glissières de sécurité;
- Aménagement paysager des surfaces remaniées ou réhabilitées (parties désaffectées de la route actuelle).

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.

Le tracé du projet s'inscrit dans un milieu typiquement forestier et en terres du domaine public. Il ne semble pas y avoir de milieu particulièrement sensible.

Outre les deux tours de communication dont les terrains ne seront pas touchés, il n'y a qu'un bail de villégiature avec chalet dont l'accès est situé au ch. 13+125.

Environ 70 poteaux et possiblement des câbles souterrains transportant les services d'utilités publiques (électricité, téléphone, fibre optique, etc.) doivent être déplacés à la limite de l'emprise légale du MTQ.

Une demande d'analyse du potentiel archéologique sur le tracé proposé sera envoyée à notre service interne à Québec.

Les sondages géotechniques seront commandés afin de confirmer le type de sous-sol et les méthodes de construction qui seront impliquées.

Le site du projet fait partie du N'Tassinan, territoire revendiqué par les autochtones. Trois communautés sont concernées, soit Pessamit, Uashat-Maliothenam et Matimekosh. Cependant, le Service de la coordination des affaires autochtones du MTQ (comm. pers., oct. 2010) nous indique que ce projet, à lui seul, ne justifie pas une rencontre avec ces communautés. Par contre, une lettre d'information sur les intentions du MTQ leur a été envoyée.

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.

Phases Aménagement et Construction

Le remblai de la nouvelle route s'approche à une trentaine de mètres d'un petit lac sans nom au chaînage 13+160 et à une dizaine de mètres d'un autre lac sans nom au chaînage 13+980, sans y empiéter.

Il n'y a aucune traverse de cours d'eau important. Seulement des ruisseaux réputés permanents. Au chaînage 13+030, le positionnement d'un ponceau selon le nouveau drainage risque de faire en sorte qu'une faible portion du ruisseau actuel sera remblayée. Il y aurait alors perte d'habitat du poisson par rapport à la situation actuelle. Cependant, la position des ponceaux est théorique. Les plans et devis finaux seront plus précis à ce sujet.

Le projet implique aussi le déboisement et le débroussaillage d'une surface d'environ 15 ha, incluant la surface nécessaire à la relocalisation du sentier de motoneige/VTT. Cependant, compte tenu de la localisation du projet, le MTQ prévoit qu'aucune surface de déboisement ne sera nécessaire pour les installations de chantier ou pour des chemins temporaires.

Les surfaces abandonnées du tracé actuel seront réaménagées et renaturalisées.

Phase Exploitation

En phase d'exploitation, les impacts prévus ne sont que positifs puisque le MTQ aura atteint ses objectifs d'amélioration de la sécurité des usagers et de la fluidité de la circulation dans les deux directions.

Un véhicule lourd pourra franchir la côte sans difficulté majeure puisque la pente aura été abaissée à un niveau plus raisonnable.

Nous prévoyons une réduction de la quantité d'abrasif nécessaire par rapport à ce qui est actuellement nécessaire en hiver et une réduction significative des situations hasardeuses pour tous les usagers, et ce, dans les deux directions.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier 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.

La réalisation de ce projet est à la programmation du MTQ pour 2014-2015. La disponibilité budgétaire pour la construction sera confirmée à ce moment.

Si cette prévision est respectée, les travaux débuteront par le déboisement, le décapage et le dynamitage à l'automne 2013 ou à l'hiver 2014 et le terrassement pourrait s'échelonner sur deux ans.

11. Phases ultérieures et projets connexes

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

Le seul projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé (Côte Nadeau) est celui de la correction du tracé dit « la Courbe de la Cuve »; c'est celui dont il est question à l'item 7. Il se raccorde à l'ouest du présent projet. Sa construction est prévue pour 2012 et ne nécessite pas d'étude d'impact (plus de 1 km, mais moins de 35 m d'emprise de construction).

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact, incluant les échanges avec les autochtones.

En cours d'étude d'impact, il est prévu de rencontrer les édiles municipaux, la population et les intervenants locaux concernés par le projet afin de leur présenter l'état d'avancement du projet et d'écouter leurs commentaires. Par la suite, s'il y a lieu, les demandes du milieu seront analysées par le MTQ afin d'établir si elles peuvent être intégrées au cadre du projet.

Enfin, à la suite de l'obtention de la confirmation de la recevabilité du projet, il sera présenté en consultation publique organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

S. O.

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

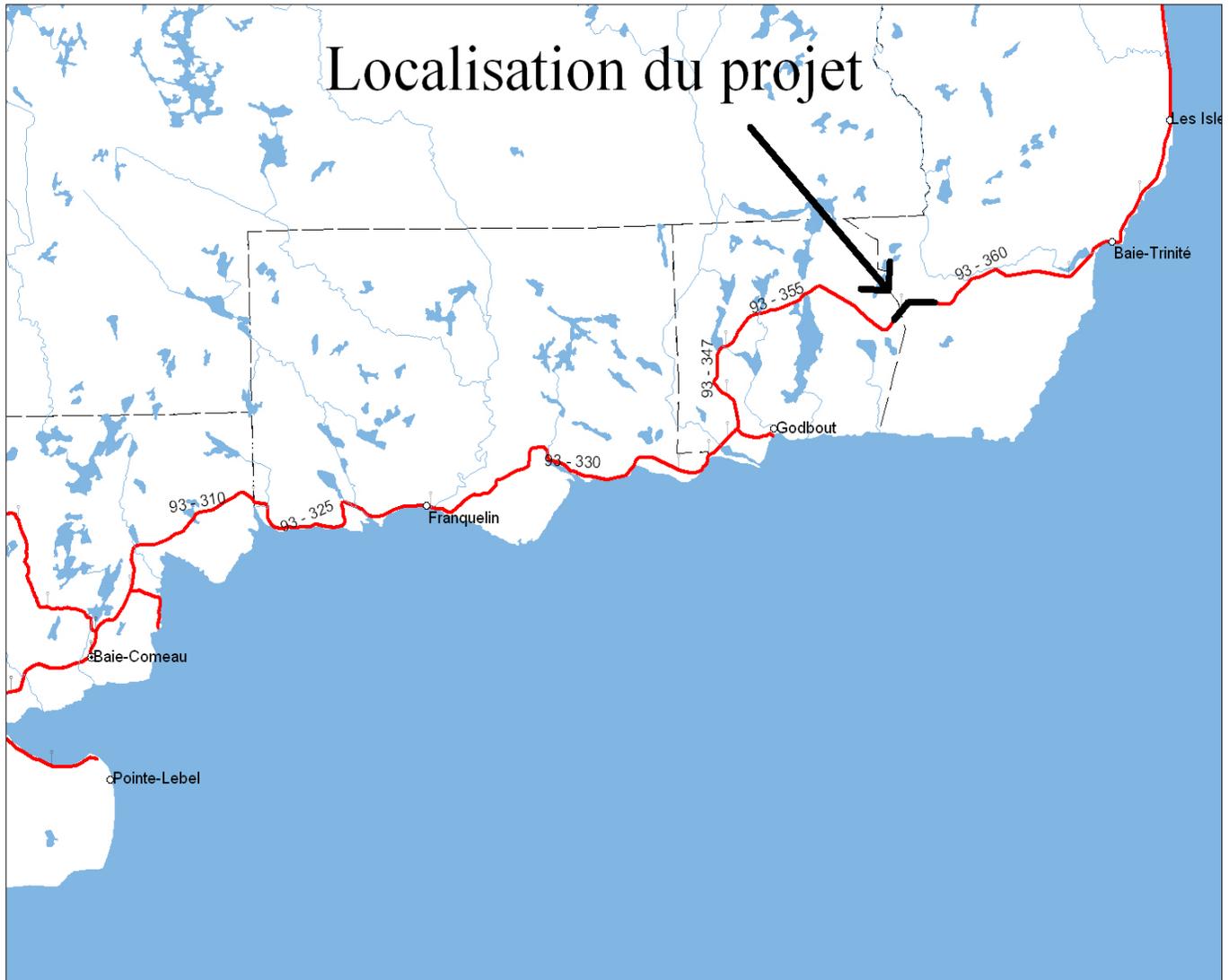
Produit par :

Robert Marsan, biologiste, M. Sc.
Service des projets

Signé le _____

Michel Bérubé, ing., directeur

Annexe 1 : Localisation du projet



Annexe 2 : Profil en travers de « Type B »

Tome	I
Chapitre	5
Numéro	002
Date	2005 06 15

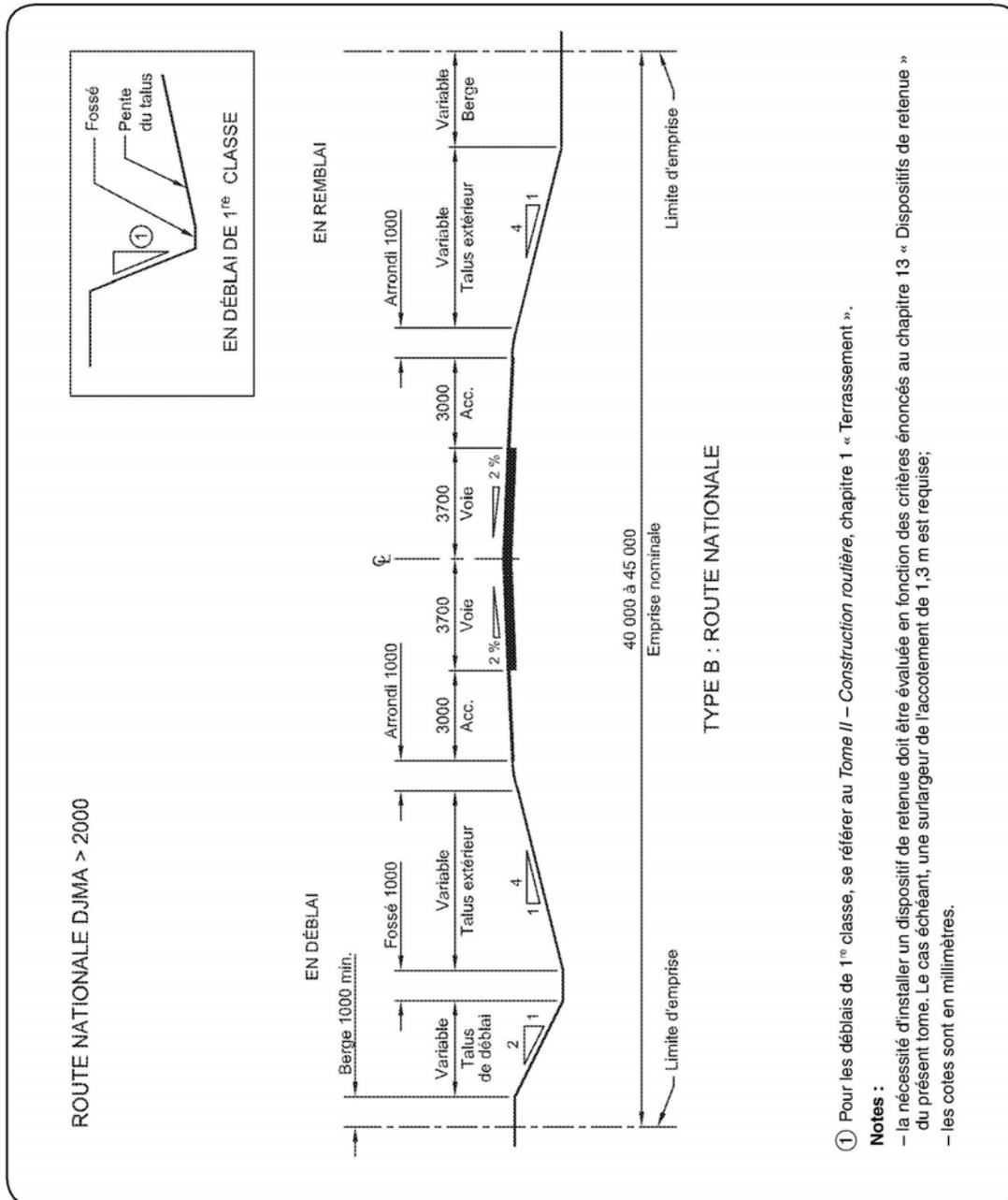
DESSIN NORMALISÉ

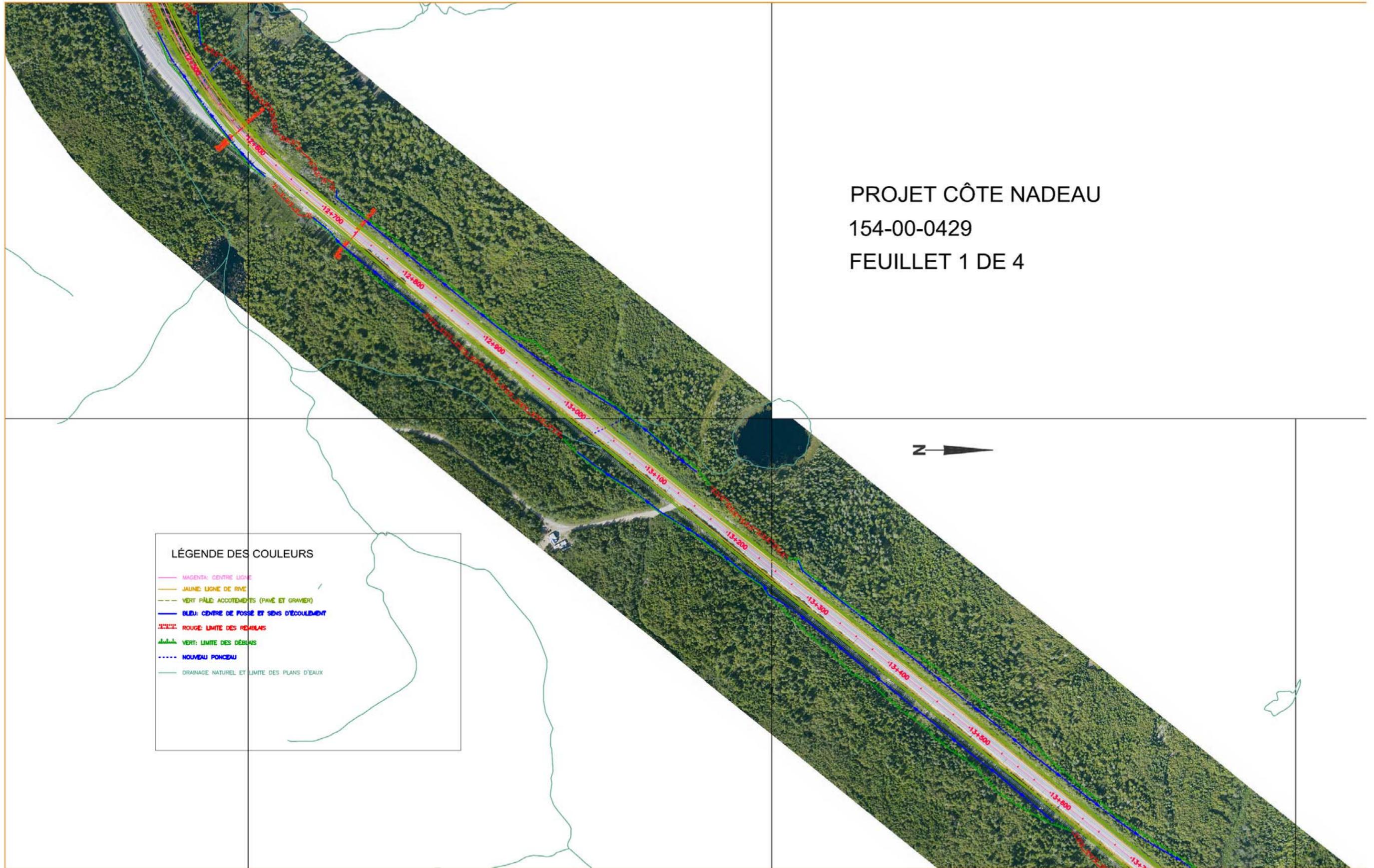
PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE B)

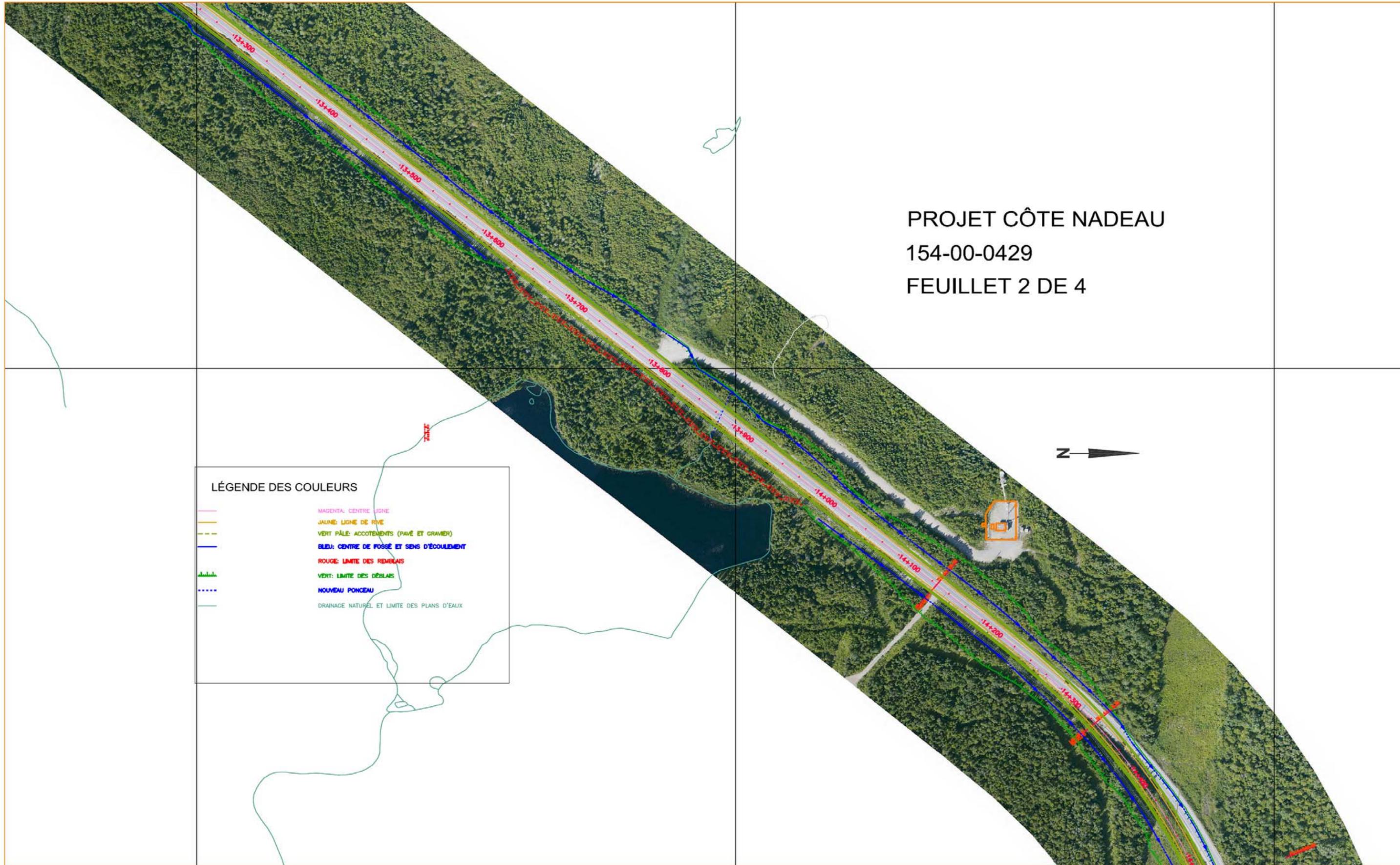
Autorisé pour publication par :
 Sous-ministre adjointe
 Direction générale des infrastructures et des technologies
A. Mederc
 Anne-Marie Legierc, Ing., M. Ing.



NORME



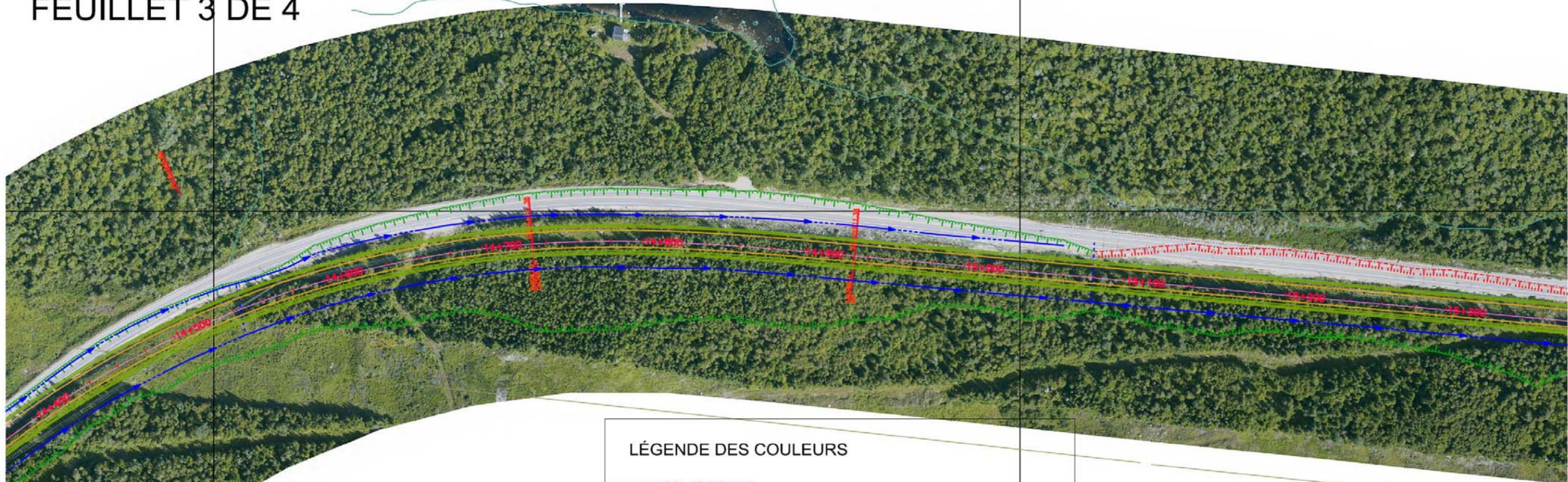




PROJET CÔTE NADEAU

154-00-0429

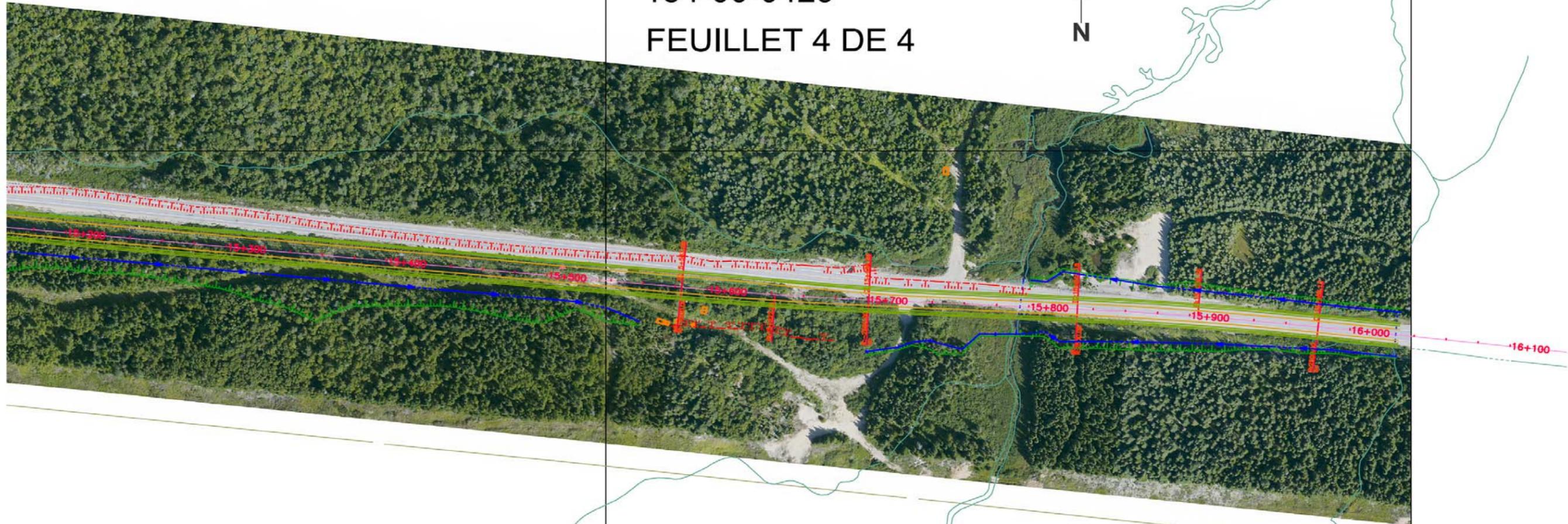
FEUILLET 3 DE 4



LÉGENDE DES COULEURS

- MAGENTA: CENTRE LIGNE
- JAUNE: LIGNE DE RIVE
- - - VERT PÂLE: ACCOTEMENTS (PAVÉ ET GRAVIER)
- BLEU: CENTRE DE FOSSÉ ET SENS D'ÉCOULEMENT
- · - · - ROUGE: LIMITE DES REMBLAIS
- VERT: LIMITE DES DÉBLAIS
- · · · · NOUVEAU PONCEAU
- DRAINAGE NATUREL ET LIMITE DES PLANS D'EAUX

PROJET CÔTE NADEAU
154-00-0429
FEUILLET 4 DE 4



LÉGENDE DES COULEURS

- MAGENTA: CENTRE LIGNE
- JAUNE: LIGNE DE RIVE
- - - VERT PÂLE: ACCOTEMENTS (PAVÉ ET GRAVIER)
- BLEU: CENTRE DE FOSSE ET SENS D'ÉCOULEMENT
- · - · - ROUGE: LIMITE DES REMBLAIS
- VERT: LIMITE DES DÉBLAIS
- · · · · NOUVEAU PONCEAU
- DRAINAGE NATUREL ET LIMITE DES PLANS D'EAUX