

Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon

**Étude d'impact sur l'environnement déposée
au ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs du Québec**

Dossier MDDEP: 3211-05-386



Janvier 2007

Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon

05-14310-1000

Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec

Dossier MDDEP: 3211-05-386

Janvier 2007



Teconsult Inc.
experts-conseils
857, rue de Puyjalon, Baie-Comeau (Québec) Canada

	page
AVANT PROPOS.....	I
1 MISE EN CONTEXTE DU PROJET.....	1-1
1.1 Présentation de l’initiateur et localisation de la région d’étude.....	1-1
1.2 Contexte et justification du projet.....	1-5
1.2.1 Situation du transport sur la Basse Côte-Nord.....	1-5
1.2.2 Justification du projet.....	1-9
1.3 Solutions de rechange au projet.....	1-12
1.4 Aménagements et projets connexes.....	1-12
2 DESCRIPTION DU PROJET.....	2-1
2.1 Caractéristiques générales du projet.....	2-1
2.1.1 Particularités du projet de réaménagement de la Côte de Black Rock.....	2-1
2.2 Description détaillée du projet.....	2-5
2.2.2 Localisation.....	2-5
2.2.3 Aménagement proposé.....	2-5
2.2.4 Calendrier de réalisation, main d’œuvre et coût du projet.....	2-9
3 DESCRIPTION DU MILIEU.....	3-1
3.1 Délimitation et justification de la zone d’étude.....	3-1
3.2 Milieu physique.....	3-2
3.2.1 Climat.....	3-2
3.2.2 Relief.....	3-7
3.2.3 Géologie et hydrogéologie.....	3-8
3.2.4 Dépôts meubles.....	3-9
3.2.5 Physiographie.....	3-10
3.2.6 Hydrologie.....	3-10
3.3 Milieu biologique.....	3-11
3.3.1 Végétation.....	3-11
3.3.2 Faune.....	3-14
3.3.3 Espèces désignées menacées, vulnérables ou susceptibles de le devenir....	3-21
3.4 Milieu humain.....	3-25
3.4.1 Priorités 1994-1999.....	3-27
3.4.2 Priorités 1999-2007.....	3-28
3.4.3 Forces et faiblesses.....	3-29
3.4.4 Municipalité de Blanc-Sablon.....	3-30
3.4.5 Profil socio-économique.....	3-31
3.4.6 Exploitation des ressources.....	3-37
3.4.7 Récréation, tourisme et villégiature.....	3-39
3.4.8 Principaux projets.....	3-39
3.4.9 Services et infrastructures.....	3-39
3.4.10 Archéologie.....	3-43
4 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE PHASE 1.....	4-1
4.1 Limitations.....	4-1
4.2 Méthodes.....	4-1
4.2.1 Revue documentaire.....	4-1

	page
4.2.2	Visite du site..... 4-2
4.2.3	Entrevues..... 4-2
4.2.4	Analyse des données..... 4-2
4.3	Historique et utilisation passée de la zone d'étude..... 4-2
4.4	Éléments de vérification..... 4-3
4.4.1	Déchets..... 4-3
4.4.2	Produits pétroliers et autres matières dangereuses..... 4-4
4.4.3	Gestion de l'eau..... 4-5
4.4.4	Recherche documentaire auprès des autorités gouvernementales..... 4-5
5	ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION..... 5-1
5.1	Méthode d'évaluation des impacts..... 5-1
5.1.1	Démarche générale..... 5-1
5.1.2	Critères d'évaluation de l'importance de l'impact..... 5-2
5.1.3	Détermination de l'importance de l'impact..... 5-8
5.1.4	Atténuation des impacts négatifs et évaluation de l'impact résiduel..... 5-12
5.2	Identification des sources d'impact..... 5-12
5.2.1	Mobilisation..... 5-14
5.2.2	Construction..... 5-14
5.2.3	Démobilisation..... 5-16
5.3	Identification des éléments sensibles du milieu..... 5-20
5.3.1	Milieu physique..... 5-20
5.3.2	Milieu biologique..... 5-20
5.3.3	Milieu humain..... 5-21
5.4	Description des impacts du projet et des mesures d'atténuation proposées..... 5-22
5.4.1	Liste des mesures d'atténuation..... 5-22
5.4.2	Impacts sur le milieu physique..... 5-25
5.4.3	Impacts sur le milieu biologique..... 5-28
5.4.4	Impacts sur le milieu humain..... 5-31
5.5	Impacts résiduels..... 5-38
6	PLAN DE MESURES D'URGENCE..... 6-1
7	SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL..... 7-1
8	PLAN DE COMMUNICATION..... 8-1
8.1	Introduction..... 8-1
8.2	Objectifs..... 8-1
8.3	Déroulement de la communication..... 8-1
8.4	Analyse des faits saillants de la communication..... 8-2
8.4.1	Principales préoccupations..... 8-2
8.5	Conclusion..... 8-6
9	CONCLUSION..... 9-1
10	RÉFÉRENCES..... 10-1

- ANNEXE 1 Documents transmis par la municipalité de Blanc-Sablon
- ANNEXE 2 Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation
- ANNEXE 3 Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route

	page
Tableau 1.1	Chaînage et caractéristiques des courbes du tronçon de la Côte de Black Rock..... 1-10
Tableau 2.1	Paramètres techniques liés à la modification de la géométrie de la Côte de Black Rock 2-6
Tableau 3.1	Nombre d'espèces d'oiseaux, d'individus et indice de diversité de Menkinik, pour chacun des habitats rencontrés 3-17
Tableau 3.2	Nombre d'individus recensés par espèce selon chacun des habitats rencontrés 3-18
Tableau 3.3	Résultats bruts de l'inventaire d'oiseaux..... 3-20
Tableau 3.4	Espèces fauniques potentiellement présentes dans la zone d'étude restreinte et désignées menacées, vulnérables ou susceptible de l'être selon la loi provinciale du Québec 3-24
Tableau 3.5	Fiche signalétique de la Basse Côte-Nord..... 3-25
Tableau 3.6	Évolution de la population de Blanc-Sablon, 1991-2001 3-32
Tableau 3.7	Composition selon l'âge de la population – 2001..... 3-33
Tableau 3.8	Statistiques sur les familles et sur les logements – 2001..... 3-34
Tableau 3.9	Proportion de la population par langue parlée – 2001 3-35
Tableau 3.10	Statistiques sur l'éducation – 2001 3-36
Tableau 3.11	Statistiques sur le travail et sur le revenu – 2001 3-37
Tableau 3.12	Principaux employeurs de la municipalité de Blanc-Sablon..... 3-38
Tableau 5.1	Valorisation des composantes environnementales..... 5-4
Tableau 5.2	Grille de détermination de l'importance de l'impact 5-9
Tableau 5.3	Description et localisation des composantes du projet 5-19
Tableau 5.4	Principales mesures d'atténuation 5-23
Tableau 5.5	Synthèse des impacts potentiels et des mesures d'atténuation 5-39

	page
Figure 1.1	Région à l'étude..... 1-3
Figure 1.2	Réseau de transport de la Côte-Nord..... 1-7
Figure 2.1	Profil en travers d'une route de type D : route collectrice ou locale..... 2-3
Figure 2.2	Tracés actuel et tracé proposé pour la côte de Black Rock 2-7
Figure 3.1	Localisation des zones d'étude..... 3-3
Figure 3.2	Composantes du milieu physique et biologique 3-5
Figure 3.3	Composantes du milieu humain 3-41
Figure 5.1	Grille d'interrelations et sources d'impact potentielles..... 5-13
Figure 5.2	Localisation partielle des interventions 5-17

AVANT PROPOS

La présente étude est soumise au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) et vise à présenter, supporter et justifier une demande de certificat d'autorisation conformément à l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L. R. Q. c. Q-2), pour la réalisation du projet de réaménagement de la Côte de Black Rock sur la route 138 à l'est de Blanc-Sablon. Elle comporte tous les éléments de connaissance et d'analyse requis pour répondre aux exigences de la directive du MDDEP prévue à l'article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour les projets de construction, de reconstruction ou d'élargissement d'une route ou d'une infrastructure routière publique assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

L'étude comprend deux volets : dans un premier temps, elle présente la problématique supportant l'intervention projetée du ministère des Transports du Québec sur un tronçon de la route 138, immédiatement à l'est de la municipalité de Blanc-Sablon sur la Basse Côte-Nord. Ce premier volet de l'étude comprend également une description détaillée du projet proposé par le promoteur, de même qu'une description du milieu récepteur. Le second volet de l'étude porte sur l'identification et l'évaluation des impacts potentiels sur l'environnement ainsi que sur les mesures d'atténuation proposées.

1 MISE EN CONTEXTE DU PROJET

1.1 Présentation de l'initiateur et localisation de la région d'étude

Le ministère des Transports du Québec (MTQ), initiateur du projet, a pour mission d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.

Le MTQ réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement. À cet effet, la politique sur l'environnement du ministère (MTQ, 1994) s'appuie sur le concept de développement durable et vise à intégrer la dimension environnementale dans ses politiques, programmes et activités, et à en faire un élément nécessaire à toute prise de décision.

La politique environnementale et de développement durable du MTQ est basée sur sept grands principes mis en application à l'aide de moyens spécifiques.

Les principes constituant cette politique :

1. Responsabilités environnementales;
2. Sécurité et santé publique;
3. Aménagement du territoire;
4. Énergie;
5. Relations avec le public;
6. Recherche et développement;
7. Législation.

Le champ d'action du MTQ consiste à élaborer et proposer au gouvernement des politiques relatives aux systèmes de transport, à mettre en œuvre ces politiques, ainsi qu'à surveiller et coordonner leur mise en œuvre. Ses principales préoccupations sont donc d'assurer :

- la mobilité nécessaire au développement social et économique;
- la qualité des infrastructures et la fiabilité des systèmes de transport;
- la sécurité des usagers;
- l'intégration des systèmes de transport.

C'est dans le cadre de cette mission que le MTQ a initié le projet de correction de la Côte de Black Rock, sur demande de la municipalité de Blanc-Sablon. Le projet consiste à rendre plus sécuritaire un tronçon de 1,9 km de la route 138 situé à l'est de Blanc-Sablon, tant en ce qui concerne la dénivellation (le profil) que les courbes (le tracé) qui s'y trouvent. La Côte de Black Rock fait partie du tronçon de la route 138 qui relie les villages de Vieux-Fort à l'ouest de Blanc-Sablon et de Cartwright à l'est, du côté du Labrador (Terre-Neuve). La figure 1.1 illustre la localisation de la zone d'étude.

La firme Tecslult Inc. a été mandatée afin de réaliser l'étude d'impacts en environnement dans le cadre de ce projet. Les coordonnées des deux places d'affaires associées à ce mandat sont les suivantes :

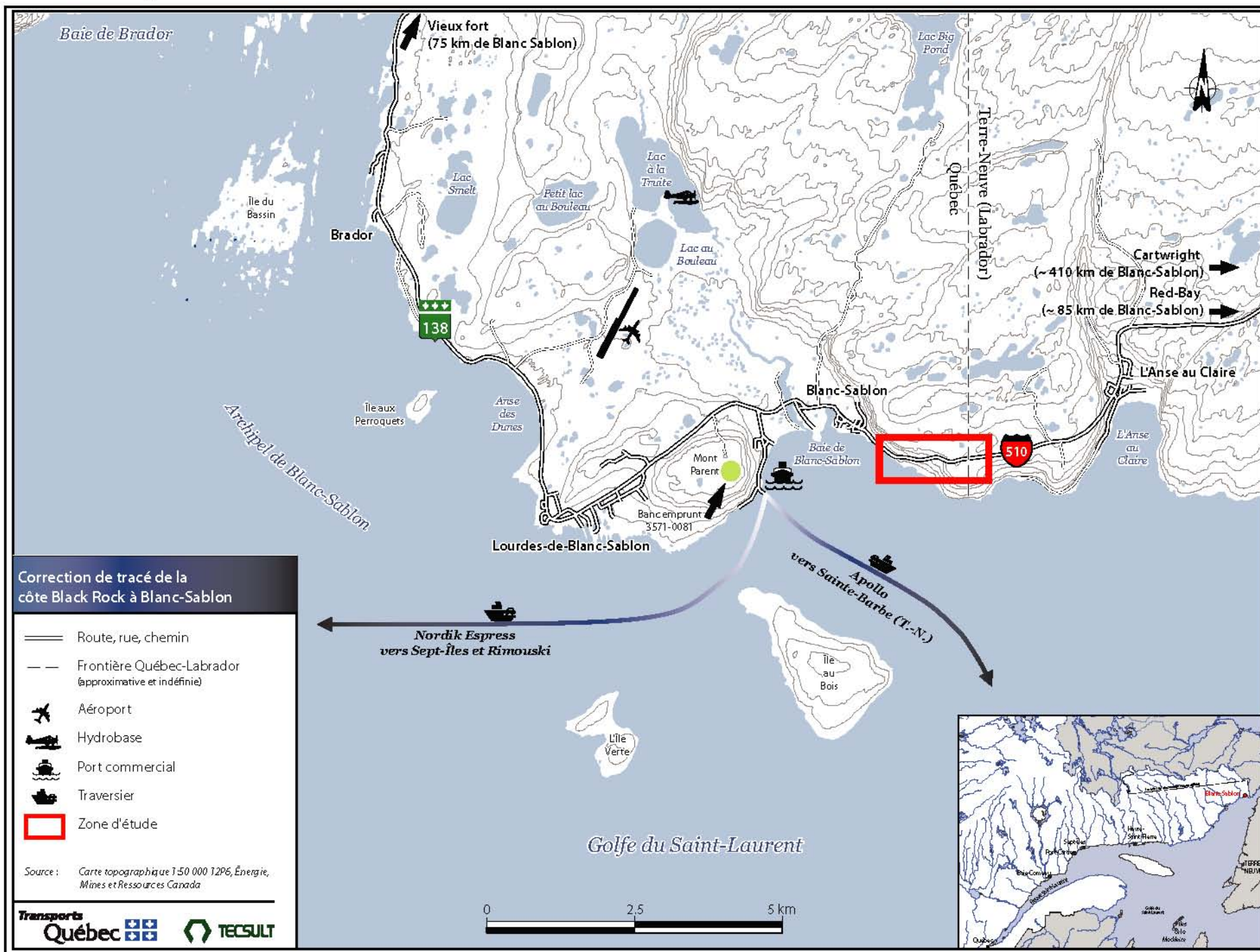
Tecslult Inc.

85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) Canada H2X 3P4
Tél. : 514 287-8500, poste 8205
Télééc. : 514 287-8643

Tecslult Région Côte-Nord Inc.

857, rue de Puyjalon
Baie-Comeau (Québec) Canada G5C 1N3
Tél. : 418 589-2345 \ 589-2368, poste 212
Télééc. : 418 589-2322

FIGURE 1.1 : Région à l'étude



1.2 Contexte et justification du projet

1.2.1 Situation du transport sur la Basse Côte-Nord

Cette section résume la problématique du transport associée aux communautés enclavées de la Basse Côte-Nord. Elle présente également une mise en contexte plus globale de la problématique dans laquelle s'inscrit la Côte de Black Rock. La figure 1.2 illustre le réseau de transport de cette région.

Transport routier

La route 138 répond aux besoins d'une desserte interrégionale, et ce, en assurant le transport des personnes et des marchandises entre les grands centres urbains. Elle se prolonge vers l'est jusqu'à la communauté de Natashquan qui constitue actuellement la dernière localité reliée au reste du Québec par le réseau routier continu. Plus à l'est, cette route est fragmentée et unit certaines communautés entre elles. Le dernier tronçon, d'une longueur de 75 km, rattache les localités comprises entre Vieux-Fort et Blanc-Sablon en plus de joindre la route 510 située au Labrador. Cette dernière se déploie jusqu'à Cartwright à l'est, au Labrador (Terre-Neuve). La plupart des personnes de cette région du Labrador qui souhaitent se rendre par route sur l'île de Terre-Neuve puis vers les Maritimes ou ailleurs au Québec doivent emprunter ce tronçon de route pour accéder au transport naval.

Piste de motoneige

Le MTQ a aménagé sur la Basse Côte-Nord une piste de motoneige d'une longueur de près de 400 km dont il subventionne l'entretien. Cette piste permet de relier Natashquan à Vieux-Fort près de Blanc-Sablon pendant plusieurs semaines par année. Toutefois, près de 40 % de la piste passe sur des surfaces gelées (baies du golfe, lacs et rivières). Ainsi, les températures trop élevées peuvent compromettre ou raccourcir la saison d'utilisation.

Transport maritime

Deux bateaux assurent le transport maritime de cette région. Il s'agit du Nordik-Express qui relie Blanc-Sablon aux autres villages de la Côte-Nord, ainsi que du Apollo qui relie Blanc-Sablon à Sainte-Barbe (Terre-Neuve).

Le Nordik-Express, propriété du Groupe Desgagnés, assure le transport de passagers et de marchandises vers les villages situés à l'est de Havre-Saint-Pierre jusqu'à Blanc-Sablon, incluant l'île d'Anticosti. De ce fait, cette desserte maritime permet de relier les villages isolés de la Basse Côte-Nord au reste du Québec, du mois d'avril jusqu'à la mi-janvier. Ce navire fait la navette une fois par semaine entre Rimouski et Blanc-Sablon, ce qui représente un parcours hebdomadaire de 1 240 milles nautiques, soit près de 2 300 km aller-retour. Les divers produits commandés par les habitants de la Basse Côte-Nord sont principalement chargés à Rimouski, à Sept-Îles et à Havre-Saint-Pierre. Par la suite, le navire poursuit son périple, en s'arrêtant successivement, à l'aller comme au retour, aux quais des localités de Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.

Le traversier MS Apollo, assure quant à lui le service de transport de Sainte-Barbe à Blanc-Sablon. Quotidiennement, il offre de un à trois voyages par jour, selon la période de l'année.

Transport aérien

Afin de répondre aux besoins en transport des personnes et des marchandises, le territoire de la Côte-Nord compte plusieurs aéroports publics et privés ainsi que des hydrobases et des héliports.

La Côte-Nord compte deux aéroports régionaux d'importance : Sept-Îles et Baie-Comeau. Il existe également plusieurs aéroports locaux pour desservir l'est du territoire : Havre-Saint-Pierre, Port-Menier, Natashquan, Chevery, Saint-Augustin, La Romaine et Blanc-Sablon. Tous appartiennent au ministère des Transports du Canada (MTC), sauf ceux de Port-Menier, Saint-

Augustin et de La Romaine qui sont la propriété du MTQ. Depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports du MTC, on envisage de transférer la propriété des aéroports de Havre-Saint-Pierre et de Natashquan aux autorités locales.

Plusieurs aéroports publics de moindre envergure, dont les pistes de Kégaska, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière viennent compléter le réseau de transport aérien de la Côte-Nord.

Quant aux vols nolisés, quelques compagnies offrent actuellement des services sur la Basse Côte-Nord. Leur rôle est de compléter les vols réguliers. Le principal avantage de ce service est la flexibilité des horaires de vol. Le nolisement est utilisé par de petits groupes qui voyagent par affaire, pour des activités de loisirs, comme la chasse et la pêche, ou pour des inventaires et des études.

1.2.2 Justification du projet

La Côte de Black Rock est un tronçon de la route 138 qui comporte de sérieuses contraintes géométriques et qui posent des risques d'accident. Construite à flanc de montagne, cette portion de la route 138 a une dénivelée de l'ordre de 83 mètres sur 1532 mètres avec des pentes qui atteignent 13 %. L'indicateur de sécurité obtenu pour la Côte de Black Rock indique d'ailleurs que le site est problématique et qu'il y a lieu d'intervenir au niveau de la sécurité (voir étude d'opportunité, MTQ 1999).

Au Québec, la Côte de Black Rock est située dans une zone de vitesse affichée de 70 km/h et 80 km/h au Labrador. À cette vitesse, les rayons de courbure devraient être de 340 m et plus. Pourtant, cette côte comprend sept courbes qui ont des rayons inférieurs à cette norme. Le tableau 1.1 présente les courbes actuelles de la côte et leurs caractéristiques.

Tableau 1.1
Chaînage et caractéristiques des courbes du tronçon de la Côte de Black Rock

Numéro de courbe	Chaînage du début du tronçon	Chaînage de la fin du tronçon	Longueur de la courbe (m)	Rayon	Conformité
1	9 + 533	9 + 678	145,0	190	Non conforme
2	9 + 735,5	9 + 803,7	68,1	730	Conforme
3	9 + 866,6	9 + 866,3	62,6	320	Non conforme
4	9 + 930,7	9 + 930,6	64,3	120	Non conforme
5	9 + 046,8	9 + 997,4	66,8	230	Non conforme
6	10 + 046,8	10 + 158,4	111,6	290	Non conforme
7	10 + 158,4	10 + 315,1	156,7	820	Conforme
8	10 + 315,1	10 + 414,7	99,6	180	Non conforme
9	10 + 414,7	10 + 542,5	127,8	330	Non conforme

De plus, la largeur des voies est de 3,05 m alors que celle des accotements varie de 0,4 à 1,7 m. Ces largeurs sont inférieures aux normes du MTQ qui sont de 3,3 m pour chaque voie et de 2,0 m pour les accotements des routes collectrices ou locales de type D.

Certains problèmes de visibilité s'ajoutent à ces caractéristiques géométriques. La visibilité à l'arrêt est insuffisante. En effet, à partir d'une vitesse de 90 km/h, la distance de visibilité à l'arrêt le long de la route doit être de 170 m. De plus, à certains endroits, le champ visuel des usagers est inférieur à 100 m alors que la norme indique qu'il doit être d'au moins 215 m. Tous les usagers, surtout les camionneurs, considèrent cette section de route comme étant hasardeuse par temps brumeux ou pluvieux et particulièrement en période hivernale.

De 1991 à aujourd'hui, cinq accidents routiers, dont deux avec blessé léger, ont été répertoriés par la Société d'assurance automobile du Québec dans la Côte de Black Rock. Il s'agit d'un nombre minimal puisque d'autres accidents ont pu se produire au cours de cette période, sans être rapportés à la Sûreté du Québec, Trois des accidents répertoriés étaient dus à une perte de contrôle en descendant la côte (en direction ouest).

Considérant le fait que le projet de construction de la route Trans-Labradorienne est amorcé depuis quelques années et que celui-ci devrait se terminer en 2009, la sécurité des usagers de la Côte de Black Rock devient un aspect encore plus préoccupant. En effet, cette modification du réseau routier aura comme effet d'augmenter l'achalandage routier, notamment en ce qui concerne le camionnage. D'ailleurs, une hausse a déjà été notée depuis le début des travaux il y a environ cinq ans (comm. pers., Michel Ménard, ingénieur au MTQ).

Le projet de correction de la Côte de Black Rock a été mis de l'avant par le MTQ suite à une demande transmise par la municipalité de Blanc-Sablon résultant de la résolution 1997-066 adoptée par le conseil municipal le 8 avril 1997. Dans cette résolution, la municipalité rapporte des plaintes formulées par les chauffeurs de véhicules lourds relativement à l'étroitesse de la Côte de Black Rock et à la présence de courbes accentuées. Les documents faisant état de la demande de la municipalité de Black Rock sont présentés à l'annexe 1.

Suite à la demande de la municipalité de Blanc-Sablon, le MTQ a conduit une étude d'opportunité qui a confirmé les défauts de conformité de la Côte de Black Rock. L'étude d'opportunité a donc recommandé une reconstruction complète de la côte afin de corriger les lacunes de ce secteur telles que les courbes prononcées et les pentes abruptes.

Les études techniques ont consisté à évaluer diverses options de profil et de tracé dans le corridor de la route existante. Le tracé et le profil retenus corrigent les courbes non-conformes et atténuent les pentes. Ils visent également à limiter les problèmes d'accumulation de neige et à faciliter le déneigement afin de rendre sécuritaire la Côte de Black Rock.

Par ses faiblesses géométriques importantes pouvant causer des accidents routiers, la correction de la Côte de Black Rock constitue une priorité dans le plan global de réaménagement de la route 138 des autorités régionales du MTQ. La réalisation de ce projet routier se doit de donner aux usagers une chaussée sécuritaire et un tracé dont la géométrie améliorée permettra de circuler à une vitesse raisonnable. Par ailleurs, étant donné la vocation touristique en devenir de cette région et par l'importance du lien qu'il permet entre la Basse Côte-Nord et le Labrador, le réaménagement proposé de ce tronçon de la route 138 facilitera une intégration harmonieuse de cette route dans le paysage.

1.3 Solutions de rechange au projet

La seule solution de rechange envisageable au projet de correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon est la non-réalisation du projet. Cette solution de rechange n'est toutefois pas acceptable, compte tenu des non-conformités de ce tronçon de route qui met en péril la sécurité des usagers.

Par ailleurs, l'élaboration d'un tout nouveau tracé à l'extérieur du corridor actuel serait difficilement concevable considérant les contraintes reliées au paysage local, soit les ravins menant au golfe du Saint-Laurent du côté sud et une topographie accidentée dominée par la roche mère du côté nord.

Enfin, l'autre « solution » à laquelle on pourrait penser serait de remplacer le transport routier entre Blanc-Sablon et le Labrador par le transport maritime, aérien ou ferroviaire. L'utilisation de ces moyens de transports n'est toutefois pas réaliste, compte tenu de ses coûts et des désavantages qu'elle représenterait pour les usagers.

1.4 Aménagements et projets connexes

Aucune phase ultérieure n'est prévue au projet de correction de la Côte de Black Rock. Il est à noter que dans la région, d'autres projets ont été réalisés, tels que la correction du tronçon entre les villages de Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul (les 10 premiers km), la réfection du mur

de soutènement près du quai de Blanc-Sablon et le remplacement du pont enjambant la rivière Blanc-Sablon.

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Caractéristiques générales du projet

Le projet consiste à corriger de façon permanente un tronçon de 1,9 km de la route 138 compris entre la limite est de la municipalité de Blanc-Sablon et environ 400 m à l'est de la frontière entre le Québec et le Labrador. Ces corrections sont nécessaires pour que ce tronçon de la route réponde aux normes de conception et de sécurité d'une route collectrice avec une vitesse affichée de 80 km/h. En effet, à cette vitesse, la distance de visibilité à l'arrêt le long de la route devrait être de 170 m. Cependant, l'accès au belvédère étant en courbe verticale saillante, cette distance est plutôt de 230 m, ce qui implique l'application d'un taux de changement de pente (facteur K) de 74. Le projet consiste donc à appliquer ce facteur K à la courbe verticale située au sommet de la côte (secteur de la frontière) tout en maintenant, autant que possible, le profil de la route au niveau des terrains adjacents. La route projetée aura une largeur nominale moyenne de 35 m, dont la largeur de chaque voie est de 3,3 m et celle des accotements de 2,0 m. La construction d'une voie lente pour les camions n'est pas nécessaire en raison du faible débit de circulation.

Ces caractéristiques correspondent à celles d'une route collectrice avec un gabarit de chaussée de type D et un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 500 à 2000 véhicules. Des séances de comptage seront éventuellement effectuées afin de déterminer le DJMA dans le tronçon visé par les travaux projetés.

La figure 2.1 présente le profil en travers d'une route de type D.

2.1.1 Particularités du projet de réaménagement de la Côte de Black Rock

Suite à l'initiation du projet survenue en 1998, le MTQ plaça, en 1999, une demande auprès des autorités de Terre-Neuve et du Labrador afin de solliciter leur participation aux défraiement des coûts de construction puisque le projet devait empiéter au-delà de la frontière sur une distance de 300 m. En juillet 2000, une réponse négative était obtenue. Au mois d'octobre 2000, le profil de la route fut modifié de sorte que le tracé se termine à la frontière. De plus, en 2003, le MTQ

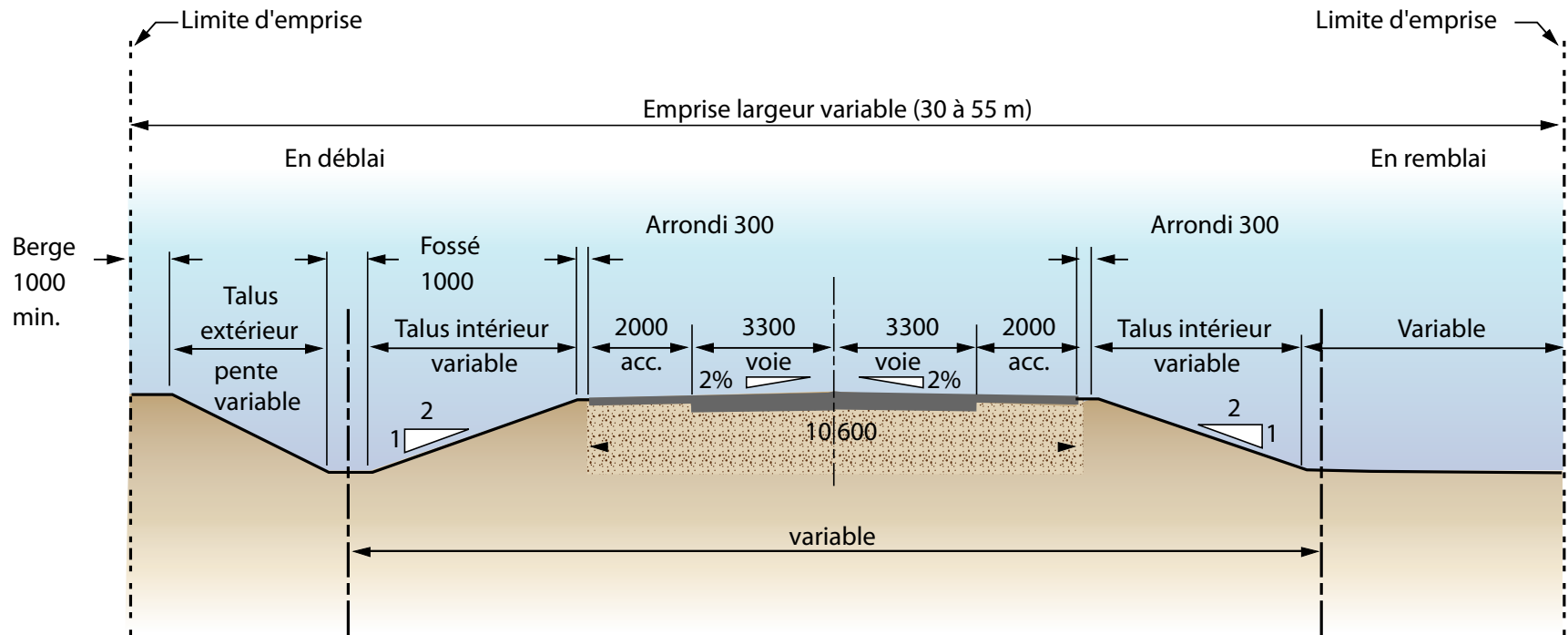
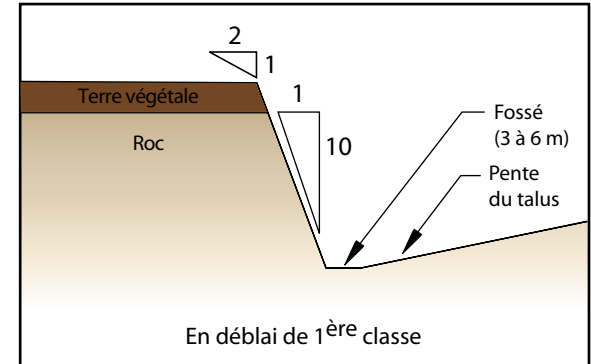
abaissait la vitesse affichée à 70 km/h afin de l'harmoniser avec celle affichée au Labrador. Les autorités de Terre-Neuve et du Labrador furent alors informées de ces changements. À cette époque, trois options ont alors été élaborées pour le nouveau tracé de la Côte de Black Rock. Ces options différaient principalement au niveau de leur profil respectif. En effet, devant l'obligation de raccorder le tronçon d'un côté au Labrador et de l'autre côté à la partie existante de la 138, il a été jugé déraisonnable d'étudier un tracé en dehors du corridor actuel. Par ailleurs, le projet de la Côte de Black Rock s'insère dans un contexte géographique comportant certaines particularités qui font en sorte qu'il était techniquement difficile de considérer des tracés en dehors du corridor actuel de la route. En effet, cette section de route est à flanc de montagne et longe des ravins très profonds du côté du golfe. Finalement, le tracé devait nécessairement se raccorder à la sortie est du village de Blanc-Sablon et à la route 510 au Labrador ce qui limitait également les possibilités en terme de tracés.

Par la suite, dans un contexte d'optimisation, d'autres variantes de tracé ont été élaborées de façon à faciliter les accès aux infrastructures existantes et diminuer les coûts du projet. Cependant, les options considérées à cette époque ne s'avéraient pas optimales en ce qui concerne l'équilibre entre les quantités de déblais et de remblais.

Suite à certaines rectifications, en 2002, le MTQ concevait une conception géométrique du projet permettant d'optimiser les coûts. Un nouveau profil de même qu'un nouveau tracé furent alors établis. Suite à ces modifications, le projet empiétait à nouveau à l'est de la frontière du Labrador, sur une distance de 260 m. Cependant, le profil fut par la suite modifié à nouveau dans le but de faciliter l'aménagement d'accès aux infrastructures existantes (belvédère, gravière, antenne de transmission de Radio-Canada, bâtiment de service d'Hydro-Québec) et assurer un équilibre entre les quantités de déblais et de remblais. Ces changements ont eu pour effet d'augmenter la distance d'empiètement sur le territoire du Labrador à 400 m. Cette dernière version du tracé constitue actuellement la seule version considérée dans le projet. Les critères techniques suivants ont été respectés dans l'élaboration de ce tracé :

- l'élimination des courbes non conformes aux normes;
- l'obtention d'une pente de faible déclivité afin de faciliter la montée des camions-remorques;

FIGURE 2.1 : Profil en travers d'une route type D : route collectrice ou locale



Notes :

- lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une surlageur de 1,3 m est requise en surlargeur à l'accotement;
- les cotes sont en millimètres.

- l'accumulation de neige, car ce secteur est propice à l'enneigement lors des tempêtes;
- la quantité d'emprunt nécessaire pour les remblais;
- la quantité de déblais de roc.

2.2 Description détaillée du projet

2.2.2 Localisation

Les travaux auront lieu sur une longueur de 1,9 km, dans la portion de la route 138 située à l'est de la municipalité de Blanc-Sablon et qui s'étend au Labrador sur une distance approximative de 400 m, dans le canton non divisé de Brest. Les terres sont de tenure publique sur environ 95 % de la surface impliquée. Les 5 % restants sont cadastrés et privés ou cadastrés seulement. La réalisation de ce projet implique que de petites bandes de terrains soient acquises sur les lots 94 (51 m²), 96 (1746 m²), 130 (752 m²), 128 (17 m²), 248 (80 m²) et 249 (66 m²). Ces superficies sont toutefois approximatives puisqu'elles sont calculées à partir de l'emprise suggérée. Aucune maison ne devra être acquise ou expropriée par les travaux projetés.

2.2.3 Aménagement proposé

Avant la construction, il faudra procéder au débroussaillage et au décapage des surfaces comprises à l'intérieur des limites d'emprise. Par la suite, il y aura forage du roc, dynamitage et transport des matériaux de déblais. La chaussée aura une largeur totale de 6,6 m avec des accotements pavés de 2,0 m. Le nouveau tracé aura trois courbes horizontales standard et trois courbes verticales reliées par 5 secteurs en pente variant de -1,84 à 8,84 %. Le tableau 2.1 présente les paramètres techniques de la construction du nouveau tronçon, alors que la figure 2.2 illustre les tracés actuel et projeté de la Côte de Black Rock.

Le nouveau tracé traversera les mêmes ruisseaux que le tracé actuel, soit 2 intermittents et 1 permanent. Aussi, des bordures asphaltées et des glissières de sécurité seront installées aux endroits où elles seront requises.

Tableau 2.1
Paramètres techniques liés à la modification de la géométrie de la Côte de Black Rock

Étapes	Paramètres
Déblais de 2 ^e classe	38 540 m ³
Déblais de 1 ^{ère} classe	115 698 m ³
Matériaux d'emprunt	11 614 m ³
Fondation de la route	
Fondation inférieure [MG 56 (225 mm)]	6588 m ³
Fondation supérieure [MG 20 (150 mm)]	4162 m ³
Asphaltage de la route	
Couche de base (130 kg/m ²)	1716 t
Couche d'usure (120 kg/m ²)	1584 t
Pavage des accotements	1200 t
Autres caractéristiques	
Caractéristiques de l'accotement	2,0 m de largeur sur les deux côtés de la route
Glissières de sécurité	1220 m

Bien que les travaux projetés ne prévoient pas de changer le site d'accès au belvédère situé à l'ouest de la frontière du côté sud de la route 138, il est toutefois prévu que le belvédère lui-même soit déplacé d'environ 30-50 mètres plus au sud (vers le golfe) de son emplacement actuel. Globalement, il est prévu que tous les accès existants demeurent à leur emplacement actuel. Ceux-ci seront toutefois réaménagés en fonction du nouveau profil de la route. Les travaux de modification de la géométrie de cette portion de la route 138 nécessiteront également le déplacement d'une ligne électrique et téléphonique sur des longueurs qui sont à préciser ultérieurement suite à des discussions avec les organismes concernés. Pour leur part, les balises maritimes ne seront pas déplacées. Enfin, une borne d'accueil sera installée.

Les modalités d'entretien et d'exploitation de la Côte de Black Rock suite à son réaménagement seront les mêmes que celles qui prévalent présentement sur la route 138, à savoir un entretien régulier durant l'hiver à l'aide de machinerie et d'abrasifs (mélange de sable et de calcium),

Correction de tracé de la côte Black Rock à Blanc-Sablon



Figure 2.2 : Tracé actuel et tracé proposé pour la côte de Black Rock

- Tracé proposé
- Tracé actuel
- Limite municipale
- Frontière Québec-Labrador (approximative et indéfinie)

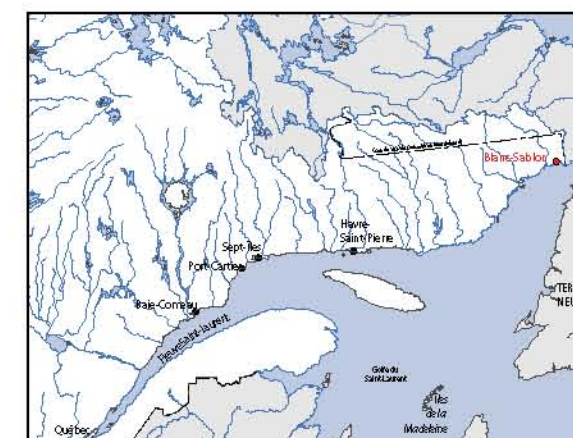
Sources : Photos aériennes 1:5 000
No. : Q66366-38, Q66366-39, Q66366-40 du Ministère des
Ressources naturelles, Photocar tothique québécois,
Gouvernement du Québec

Échelle 1:10 000



Janvier 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : Tecsult, 2000.



ainsi qu'un entretien de la chaussée lors des autres saisons. De plus, suite aux travaux, on procédera au réaménagement des aires de travail par ensemencement.

2.2.4 Calendrier de réalisation, main d'œuvre et coût du projet

Sous réserve des autorisations nécessaires, le MTQ envisage réaliser ces travaux en 2008 ou 2009. Sur le plan de la main d'œuvre, entre 20 et 30 travailleurs seront présents sur le chantier selon les travaux à réaliser. Le coût total des travaux est évalué à 4,7 millions \$.

