

3 DESCRIPTION DU MILIEU

3.1 Délimitation et justification de la zone d'étude

La zone d'étude correspond au cadre spatial auquel sont associées la description et l'analyse des diverses composantes du milieu récepteur, ainsi que l'évaluation des impacts du projet. En plus d'inclure toutes les infrastructures associées au projet, elle doit être suffisamment étendue pour englober tous les éléments de l'environnement naturel et humain potentiellement affectés par le projet. Dans le cadre du présent projet, trois zones d'étude ont été définies afin de décrire les composantes environnementales suivant le niveau de perception approprié, soit la zone d'étude régionale, la zone d'influence du projet et la zone d'étude restreinte. La figure 3.1 présente la localisation de ces trois zones d'étude.

La **zone d'étude régionale** comprend la Basse Côte-Nord et une partie de Terre-Neuve. Cette zone a été définie afin d'inclure l'ensemble des municipalités qui pourront être touchées par les retombées socio-économiques associées à la phase de construction du projet.

Plus circonscrite, la **zone d'influence du projet** permet d'inclure les populations qui seront les plus touchées lors de leur déplacement par les travaux de correction de la Côte de Black Rock. Cette zone comprend conséquemment l'ensemble des villages québécois et labradoriens reliés au réseau routier continu de cette région. Il s'agit des villages de Vieux-Fort, Rivière-Saint-Paul, Middle-Bay, Brador, Lourdes-de-Blanc-Sablon et Blanc-Sablon du côté du Québec, ainsi que les localités de l'Anse au Clair, Forteau, Buckles Point, English Point, Davis House, L'Anse-Amour, L'Anse-au-Loup, L'Anse-au-Diable, Capstan Island, St Modeste, Pinware et Red Bay du côté du Labrador.

Enfin, la **zone d'étude restreinte** réfère à l'aire des travaux proprement dite, soit les espaces associés au réalignement du tronçon de la route et aux sites d'emprunt ou de dépôts des matériaux d'excavation. La zone d'étude restreinte, de forme rectangulaire, a une superficie de près de 1,0 km². Elle s'étend de la limite est du village de Blanc-Sablon jusqu'à 400 m à l'est de la frontière Québec-Labrador. En largeur, elle s'étend du littoral jusqu'à 750 m à l'intérieur des terres.

3.2 Milieu physique

Cette section présente les principales caractéristiques du milieu physique de la région en insistant sur les particularités des zones d'influence et restreinte. Les éléments traités sont le climat, le relief, la géologie, la géomorphologie, la physiographie et l'hydrologie. La figure 3.2 illustre quelques-unes de ces composantes du milieu physique.

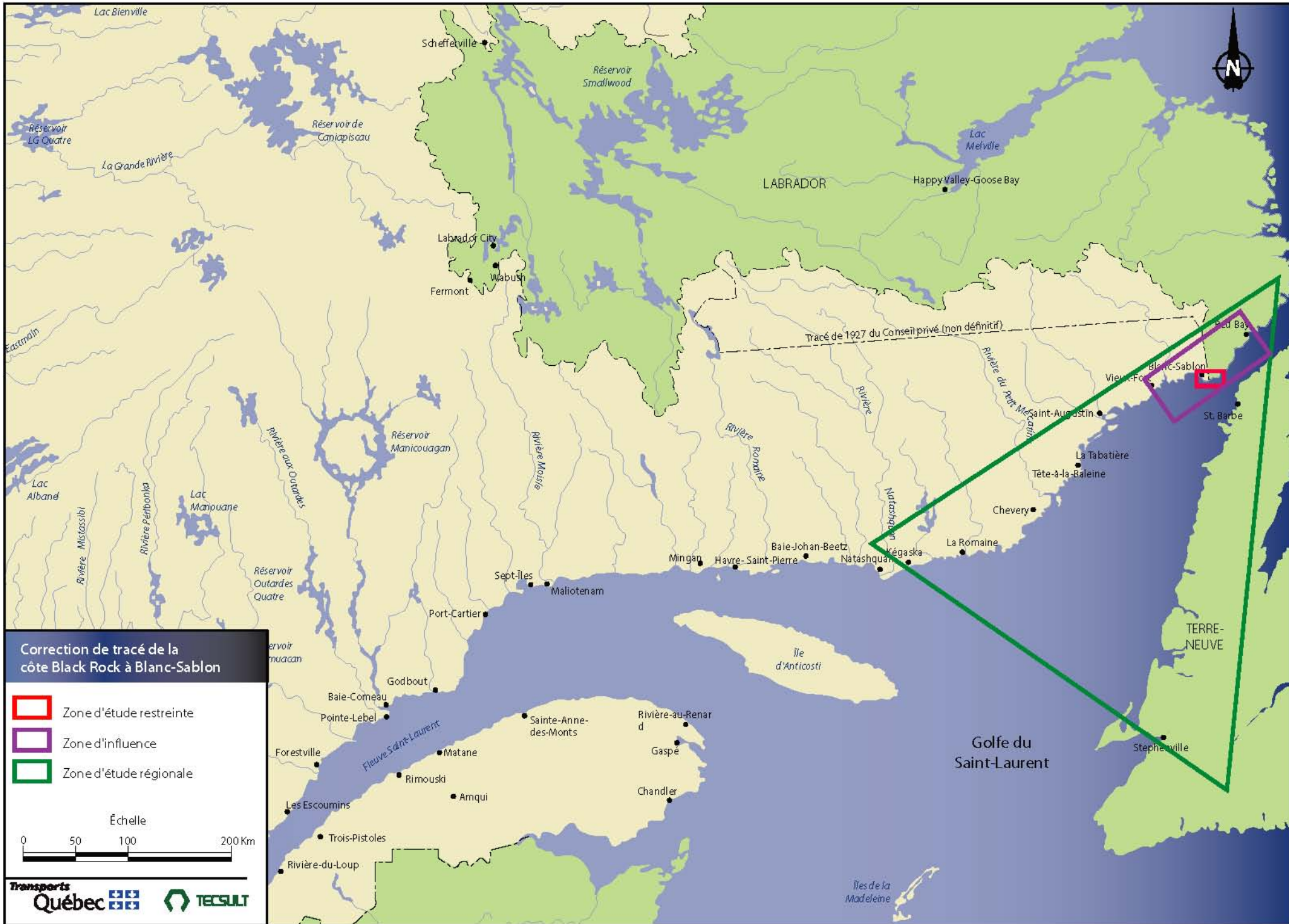
3.2.1 Climat

Le climat qui prévaut dans cette région est du type tempéré continental. C'est un climat pluvieux, de latitude moyenne, avec des hivers rudes, où les précipitations sont réparties sur toute l'année. Il est relativement peu rigoureux comparé à celui du Québec sub-arctique. La température moyenne annuelle est d'environ 0°C et les précipitations totales annuelles sont supérieures à 1 100 mm, 45 % de ces précipitations étant sous forme de neige (Anseau *et al.*, 1996).

Toutefois, le secteur de Blanc-Sablon est caractérisé par de fréquentes et violentes tempêtes. Pour la période s'échelonnant de 1971 à 2000, la station météorologique de Blanc-Sablon d'Environnement Canada a enregistré des vents avec des rafales égales ou supérieures à 63 km/h de 3 à 5 jours mensuellement des mois de décembre à avril. Les vitesses extrêmes de rafales atteignant 141 km/h ont été enregistrées au cours de cette période. Ces rafales de vent sont surtout observées en hiver, majoritairement en provenance du nord-est (Environnement Canada, 2007).

Les moyennes des températures en hiver et en été sont atténuées par la proximité de l'océan et du golfe. Le nombre de jours sans gel au cours de l'année est d'environ 120. La zone littorale est englacée plus ou moins complètement durant une période d'environ quatre mois par année, soit de janvier à avril. Il n'est pas rare que les glaces dérivantes persistent jusqu'au mois de juin et il arrive fréquemment que des icebergs pénètrent dans le détroit de Belle Isle et le golfe du Saint-Laurent pendant l'été, en provenance du Labrador.

FIGURE 3.1: Localisation des zones d'étude



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

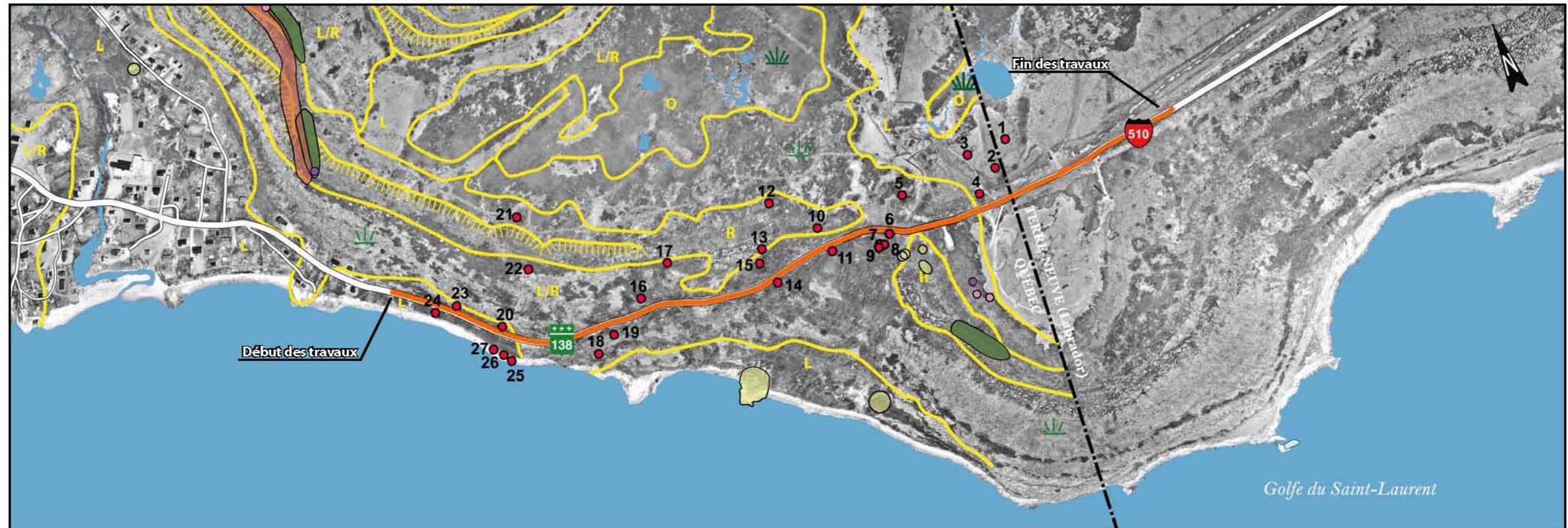


Figure 3.2 : Composantes du milieu physique et biologique

Limites géomorphologiques

- L Dépôts littoraux
- L/R Dépôts littoraux minces sur la roche-mère
- R Roche-mère
- O Dépôts organiques
- Escarpement rocheux

Végétation terrestre

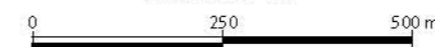
- ☐ Dénudé sec
- ☐ Dénudé humide

Répartition des espèces floristiques menacées ou vulnérables

- *Cerastium alpinum* ssp. *lanatum*
- *Gentianella propinqua* ssp. *propinqua*
- *Festuca vivipara* ssp. *hirsuta*
- *Alchemilla filicaulis* *alchemilla*
- *Festuca hyperborea*
- *Astragalus robbinsii* var. *fernaldii*
- Station d'échantillonnage de l'avifaune

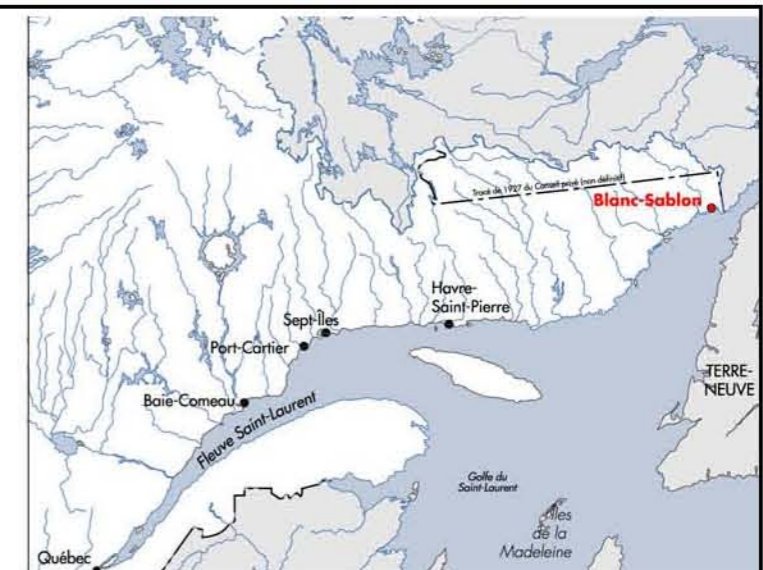
Sources : Photos aériennes 1:5 000
No. : Q66366-38, Q66366-39, Q66366-40 du Ministère des
Ressources naturelles, Photocartotheque québécoise,
Gouvernement du Québec

Échelle 1:10 000



Janvier 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : TECSULT, 2000.



Le printemps est tardif, alors que l'automne, accompagné de forts vents d'est, arrive en septembre. De façon générale, le gel des nappes d'eau est hâtif. Le gel des lacs et des baies se fait un peu avant le 1^{er} décembre et le dégel entre les 10 et 20 mai, alors que les rivières s'englacent un peu après le 1^{er} décembre et dégèlent entre le 1^{er} et le 10 mai.

La région de Blanc-Sablon se situe un peu plus au sud, mais très près de l'isotherme annuel de 0°C et de la limite méridionale du pergélisol discontinu sporadique. Cependant, de petites zones de pergélisol, associées à des paises, ont été trouvées dans le nord de la vallée de la rivière Blanc-Sablon.

3.2.2 Relief

L'ensemble de la région de Blanc-Sablon possède un relief beaucoup plus doux que les régions précambriennes situées plus au nord. On y retrouve une topographie de plateaux et de buttes sub-horizontales. Ce secteur a subi une forte érosion qui a laissé de nombreuses buttes-témoins, tel que le mont Parent qui culmine à 107 m d'altitude. Plus de 50 % du territoire est à une altitude inférieure à 30 m, tandis que les secteurs les plus élevés se retrouvent vers le nord-est à des altitudes avoisinant les 150 m. Cette région possède deux vallées principales, soit celle de la rivière de Blanc-Sablon qui coule du nord au sud, et celle de la rivière de Brador qui s'étend d'est en ouest.

Entre la baie de Blanc-Sablon et la frontière Québec-Labrador, le relief est surtout constitué d'une formation sédimentaire présentant des collines aux sommets plats où l'on peut observer des prairies naturelles. Le paysage en basse altitude est composé de tourbières et de zones colonisées par les lichens.

Blanc-Sablon et la Côte de Black Rock sont situés au pied du mont Bonenfant qui atteint une hauteur de 90 m au-dessus du niveau de la mer. Au sommet de la montagne, le paysage se transforme en un grand secteur plat vers l'est, mais les pentes descendant vers la mer sont abruptes. Ce secteur est ainsi propice aux avalanches, surtout pendant les périodes de neige abondante accompagnée de vents violents du nord-est. En effet, le 10 mars 1995, une avalanche a frappé des maisons situées au bas du mont Bonenfant, détruisant ainsi une

maison et tuant deux personnes. Plusieurs autres avalanches ont été signalées dans le secteur, mais aucune d'entre elles n'a parcouru de grandes distances. Toutefois, le risque d'avalanche sur la route 138 à l'est de Blanc-Sablon nécessite d'être examiné minutieusement et dans l'éventualité où le risque s'avérerait réel, il y aurait lieu d'installer des structures protectrices (pare-neige et râteliers) sur le flanc de la montagne. À cet égard, une étude dont les résultats sont attendus incessamment est actuellement en cours.

3.2.3 Géologie et hydrogéologie

La région de Blanc-Sablon est constituée essentiellement de trois unités géologiques : un socle gneissique précambrien typique de la province de Grenville et deux unités sédimentaires du Paléozoïque inférieur peu déformées, soit les formations de Brador et de Forteau. Ces formations qui appartiennent au groupe du Labrador, présent sur la Côte-Nord, à Belle-Isle et à Terre-Neuve, affleurent dans la région de Blanc-Sablon plus que n'importe où ailleurs sur la Basse Côte-Nord.

La région de Blanc-Sablon forme une enclave très distincte si on la compare au reste de la Basse Côte-Nord. D'un point de vue géologique, cette région se distingue par sa dualité pétrographique. Les formations de roche précambrienne composées principalement de roches métamorphiques non homogènes, tels que les gneiss et les quartzite, sont ici recouvertes par deux formations paléozoïques, soit celles de Brador et de Forteau. Les roches précambriennes n'affleurent qu'en de rares endroits mais sont cependant présentes sous les dépôts meubles tout le long de la vallée de la rivière Blanc-Sablon. La formation de Brador s'est formée à la suite du démantèlement rapide et assez local du socle précambrien. Elle s'avère relativement résistante à l'érosion, si bien qu'elle forme les principaux reliefs tabulaires de la région. Pour sa part, la formation de Forteau, recouvrant celle de Brador, est constituée de roches carbonatées, principalement composées de calcaire. On la trouve sur les parties sommitales et sur les pentes douces des plateaux, mais les superficies qu'elle occupe sont bien inférieures à celles de la formation de Brador. Cette formation ne dépassant pas 25 m d'épaisseur, elle ne forme pas de falaises mortes, contrairement à celle de Brador, et elle se désagrège autant par dissolution que par cryoclastie. Ces deux formations sédimentaires ont un faible pendage vers le sud ne dépassant pas 5°.

La zone d'influence du projet se divise en deux ensembles géologiques distincts. À l'ouest, les terrains plats de la vallée de la rivière Blanc-Sablon sont formés de gneiss granitiques de l'époque archéenne (Avramtchev, 1983). Plus à l'est, les zones en pente forte et les terrains plus élevés en altitude sont constitués de grès et de grès dolomitique formés au cambrien inférieur.

Sur le bord de la mer se trouve du grès, une roche très friable qui a subi l'érosion de la mer et qui a été sculptée à certains endroits pour permettre la formation de falaises.

À L'Anse-aux-Dunes, située à l'ouest de Lourdes-de-Blanc-Sablon, on trouve un grand champ de dunes qui a pris naissance il y a plusieurs millénaires grâce aux puissants vents provenant du sud-ouest.

Le contexte hydrogéologique de la zone d'étude restreinte est fortement influencé par la présence de la mer. D'une part, les aquifères le long du littoral ont naturellement tendance à couler vers la mer, donc du nord vers le sud. D'autre part, l'eau douce souterraine pouvant être normalement exploitée sans être mélangée avec de l'eau salée se trouve à plus de 1 km du littoral.

3.2.4 Dépôts meubles

Tous les matériaux meubles de surface de la zone d'étude sont d'origine marine, puisque la mer de Goldwaith aurait atteint l'altitude de 152 m dans la région voilà 11 000 ans B.P. (Dubois, 1977). Cette limite se situe à plusieurs kilomètres au nord de Blanc-Sablon et elle suit une ligne grossièrement parallèle au rivage.

Les sables occupant les basses terres du secteur ouest ont été transportés par la rivière Blanc-Sablon et remaniés par les eaux de la mer sous forme de terrasses ou de cordons littoraux. Les sédiments sont stratifiés horizontalement. Généralement, du sommet vers la base, se trouvent les sédiments littoraux, les sédiments deltaïques et les sédiments marins (Dubois et St-Pierre, 1986). Les sédiments littoraux ont entre 1 et 2 m d'épaisseur et sont majoritairement constitués de sable et gravier. Ils se trouvent aussi en mince placage sur le roc. À ces endroits, on

rencontre des plages de blocs, des blocs enchâssés dans une matrice sableuse et des blocs épars au travers des buttes où affleure le roc. La majorité des blocs provient de l'escarpement rocheux localisé au nord de la route actuelle.

3.2.5 Physiographie

Le paysage de la zone d'étude est tout à fait différent de celui de l'ensemble de la Basse Côte-Nord. Les collines arrondies sont remplacées par des buttes en gradin, bien espacées, au pied desquelles s'étend une succession de terrasses de sable ou de cordons littoraux, vestiges du retrait progressif de la mer. De longues plages de sable fin facilitent l'accès à la côte. Des champs de dunes occupent divers secteurs, indices de la force des vents et de l'abondance des dépôts meubles, ces derniers étant principalement d'origine fluvio-marine.

Le paysage est relativement plat et dégagé de toute forêt; la vue porte sur des kilomètres à la ronde. En raison de la nature calcaire du socle paléozoïque et des conditions d'humidité ambiante, la diversité floristique, principalement celle des herbacées, est plus grande dans ce district que partout ailleurs en Basse Côte-Nord.

3.2.6 Hydrologie

Le réseau hydrographique de la zone de Vieux-Fort et de Blanc-Sablon est très développé. Les caractéristiques structurales du bouclier favorisent la présence de nombreux lacs, rivières et ruisseaux et de minces tourbières. Le réseau hydrographique, développé sur les dépôts meubles, est de type désordonné, c'est-à-dire qu'il ne suit pas de direction précise. Les eaux douces occupent environ 20 % de la superficie du territoire à l'étude. Les principaux bassins qui drainent le territoire entre Blanc-Sablon et Vieux-Fort, de l'est vers l'ouest, sont : Rivière Blanc-Sablon, Rivière Brador-Est, Rivière Saint-Paul, Rivière Brador-Ouest, Rivière des Belles Amours, Rivière au Saumon et Lac Vieux Fort. Les lacs contribuent à donner un caractère particulier au territoire; ils constituent également des accès privilégiés par hydravion à l'arrière-pays et se prêtent bien à l'utilisation récréative.

Par ailleurs, c'est au niveau de Blanc-Sablon que le golfe du Saint-Laurent s'engouffre pour laisser place au détroit de Belle Isle. C'est une zone de brassage qui favorise la présence de plancton et qui permet le maintien d'une vie marine intense et diversifiée.

La zone d'étude restreinte (de Blanc-Sablon au Labrador) est traversée par trois ruisseaux, dont un permanent.

3.3 Milieu biologique

Cette section décrit successivement les composantes du milieu biologique, soit la végétation, la faune et les espèces menacées ou vulnérables.

3.3.1 Végétation

La végétation de la zone d'étude est du type toundra arbustive. La zone biologique de Vieux-Fort à Blanc-Sablon est de type hémiarctique. La présence d'arbres est rare au niveau du littoral.

Ce secteur de la Basse Côte-Nord fait partie du domaine bioclimatique de la toundra forestière (Lavoie et Payette, 1997). C'est le caractère clairsemé des arbres (sapins et épinettes) croissant dans les zones abritées, dans les anciennes cuvettes de déflation et les bas de versants qui définit cette toundra. Les paramètres climatiques décrits plus haut ne suffisent toutefois pas à expliquer la présence de la toundra dans la région. En effet, la proximité de la mer et l'influence d'un courant marin froid, descendant le long de la côte du Labrador, expliquent en grande partie la nature cryophile de la végétation du secteur. La présence de plusieurs taxons arctiques-alpins s'explique par ces courants froids qui freinent la progression des arbres et leur laisse le champ libre par endroits. C'est un phénomène essentiellement côtier. L'examen des cartes de végétation du Québec montre que la toundra forestière longe toute la côte du Labrador et descend jusque dans la zone de Blanc-Sablon.

La flore actuelle du secteur a fait l'objet d'une étude non exhaustive, mais suffisante pour livrer un portrait de la vallée de Blanc-Sablon. Plusieurs unités physiographiques ont été distinguées.

Chacune d'elles abrite une flore différente. Les noms des groupements sont basés sur les espèces dominantes de recouvrement.

Le bord de mer

Dans la région, cette unité physiographique, située entre 0 et 2 m d'altitude, couvre une bande de 5 à 10 m le long de la plage et est composée de sable relativement fin. Ce sable, bien visible sur les photos aériennes, provient du delta de la rivière Blanc-Sablon. La végétation ne réussit à y croître qu'au-dessus du niveau des hautes marées. De plus, elle possède des affinités pour l'eau de mer et les embruns. Ce sont des plantes majoritairement halophiles. Il est tout à fait vraisemblable que ces plantes aient été présentes dans le passé et qu'elles aient suivi le contour mouvant de la plage.

Des espèces rencontrées dans cette unité, seulement le *Cakile* et le *Lathyrus* sont comestibles. Les *Iris* sont toxiques. L'association végétale est une herbaçaie à *Arenaria peploides* et *Elymus arenarius*. Les principales plantes rencontrées sont : *Arenaria peploides*, *Cakile edentula*, *Coelopleurum lucidum*, *Elymus arenarius*, *Iris setosa*, *Juniperus communis*, *Lathyrus japonicus*, *Prenanthes sp.* et *Rhinanthus sp.*

Les basses et moyennes terrasses

Les basses et moyennes terrasses constituent l'unité la plus commune dans la région. Elle est associée aux platières où l'humus est généralement mince. Le dépôt meuble dominant correspond au dépôt sableux de plage. Du haut des airs, cette unité prend une teinte d'un vert blanchâtre. Cette couleur est due à la présence du lichen, absent de l'unité précédente. Le drainage de l'eau se fait très bien et la nappe phréatique est basse. À certains endroits, le dépôt meuble affleure. L'humus devient très mince et la végétation est elle-même très clairsemée. La plus grande partie du secteur se situe dans cette unité. Son altitude varie entre 3 et 75 m.

La végétation dominante est associée aux basses arbustives à *Empetrum nigrum* et *Betula glandulosa* et, dans une moindre mesure, aux prairies à *Elymus arenarius*, *Iris setosa* et *Epilobium angustifolium*. Les principales plantes rencontrées sont : *Arctostaphylos alpina*, *Betula glandulosa*, *Chamaedaphne calyculata*, *Cladonia alpestris*, *Cladonia rangiferina*, *Cornus canadensis*, *Diapensia lapponica*, *Rubus chamaemorus*, *Empetrum nigrum*, *Kalmia polifolia*, *Larix laricina*, *Ledum groenlandicum*, *Lycopodium clavatum*, *Myrica gale*, *Picea glauca*, *Polytrichum sp.*, *Potentilla tridentata*, *Salix sp.* (hauteur de 70 cm), *Sanguisorba canadensis*, *Vaccinium uliginosum* et *Vaccinium vitis idaea*.

Les dépressions, les cuvettes de déflation et les versants abrités

Cette unité englobe une mosaïque de dépressions plus ou moins profondes. La végétation, toujours agressive, a tendance à être luxuriante dans ces formes de terrain (sauf pour les cuvettes de déflation) où un abri est créé. En effet, les conditions plus clémentes favorisent une végétation plus thermophile, à savoir la sapinière avec son cortège floristique habituel en sous-étage. Cette unité phytogéographique forme des inclusions dans l'aire de l'unité précédente. Sa superficie est donc faible, mais néanmoins importante à cause du caractère mobile de ces formes. Les arbres rencontrés sont plutôt chétifs. C'est vraisemblablement le vent et les courants froids qui limitent la croissance des arbres pendant la saison verte. Les principales espèces rencontrées dans le secteur sont : *Abies balsamea*, *Betula glandulosa*, *Clintonia borealis*, *Cornus canadensis*, *Gaultheria procumbens*, *Kalmia angustifolia*, *Linnaea borealis* et *Maïenthemum canadense*. Le sapin ne dépasse guère 1,50 m de hauteur et voisine le bouleau glanduleux sur les versants protégés des collines.

Les collines (altitude supérieure à 80 m)

Une flore spéciale avec une affinité arctique-alpine marquée occupe les collines et permet de distinguer une dernière unité phytogéographique. Soulignons que cette flore se rencontre seulement sur le sommet de ces collines. Elle s'apparente à la flore arctique-alpine des montagnes Chics-Chocs situées en Gaspésie.

Les principales plantes rencontrées sont : *Arctostaphylos alpina**, *Campanula sp.*, *Carex bigelowii**, *Cerastium sp.*, *Diapensia lapponica**, *Empetrum nigrum*, *Hierochloe alpina**, *Ledum groenlandicum*, *Oxytropis maydelliana**, *Polygonum viviparum**, *Rubus acaulis**, *Vaccinium cespitosum** et *Vaccinium uliginosum* (* signifie un taxon arctique).

Quelques taxons rudéraux ont été observés sur le terrain : *Epilobium angustifolium*, *Rumex acetosella* et *Matricaria matricarioides*. Ces plantes sont strictement reliées à la venue des européens et se rencontrent dans les milieux perturbés par l'homme.

En général, la végétation terrestre arborescente est quasi inexistante dans la zone d'étude et le secteur est considéré comme un dénudé sec. La végétation se présente sous forme de bosquets rabougris (krumholz) dans les endroits abrités des vents dominants. Ces bosquets sont composés d'épinettes noires ou blanches ainsi que de feuillus comme l'aulne, le saule et les bouleaux. Dans les endroits plus exposés, les lichens et les mousses dominent le cortège floristique, des herbacées et des éricacées sont également présentes. Dans la portion centre-nord de la zone d'étude se trouve une tourbière minérotrophe peu profonde. Celle-ci est recouverte de sphaignes, de lichens et de quelques arbustes bas. Au nord-est de la zone d'étude, quelques tourbières ombrotrophes sont également présentes. Ces dernières, plutôt acides et pauvres en minéraux, originent d'un sol mince où le drainage est mauvais et où l'eau de pluie et la matière organique s'accumulent. La végétation qui s'y retrouve est généralement pauvre et dominée par les éricacées.

3.3.2 Faune

Les sources d'informations traitant de la faune présente dans la région de Blanc-Sablon sont peu abondantes. Toutefois, force est de constater que les ressources animales de l'intérieur des terres apparaissent peu diversifiées et plutôt dispersées.

Les données en provenance du Programme Saint-Laurent Vision 2000 (SLV 2000), du Service canadien de la faune (SCF), du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) et d'un inventaire de l'avifaune réalisé à l'été 2000 pour ce projet, permettent de tracer un portrait de l'utilisation de cette région par la faune.

3.3.2.1 Mammifères

Environnement Canada, dans le cadre de son programme SLV 2000, a effectué un travail de recherche afin de décrire le milieu naturel et biologique en bordure du fleuve Saint-Laurent. Ces données permettent d'obtenir un premier aperçu de la faune pouvant être observée dans la région de Blanc-Sablon. Selon ces informations, 34 espèces de mammifères terrestres sont susceptibles d'être rencontrées dans cette zone. Cette liste comprend trois micromammifères insectivores, deux espèces de chiroptères, un lagomorphe, dix-sept espèces de rongeurs dont la marmotte commune, le castor du Canada et le porc-épic d'Amérique et dix espèces de carnivores fissipèdes parmi lesquelles on retrouve le loup gris. Finalement, le caribou des bois est l'unique représentant des artiodactyles dans cette région.

Selon les données de piégeage obtenues auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), la belette, le castor, l'écureuil, la loutre de rivière, le lynx du Canada, la martre d'Amérique, l'ours noir, le rat musqué, le renard roux (forme rousse, forme argentée et forme croisée), le renard arctique, le loup et le vison représentent les espèces à fourrure susceptibles de fréquenter l'aire d'étude. En effet, ces espèces ont été piégées entre 1995 et 2005 à l'intérieur des limites de l'unité de gestion des animaux à fourrure (UGAF) # 66 dans laquelle s'insère la zone d'étude.

3.3.2.2 Herpétofaune

D'après leur aire de répartition et leurs habitats préférentiels, la couleuvre rayée, le crapaud d'Amérique, la grenouille du Nord, la grenouille léopard, la grenouille verte, la salamandre à deux lignes, la salamandre à points bleus et la rainette crucifère sont susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude. D'ailleurs, toutes ces espèces ont été recensées en 2004 dans la région de Havre Saint-Pierre à quelques 500 km à l'ouest de la région de Blanc-Sablon. Les données issues de l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec (AARQ) confirment la présence du crapaud d'Amérique dans la zone d'étude restreinte. Selon cette source, la salamandre à deux lignes et la tortue loth seraient également présentes dans une zone plus élargie autour de Blanc-Sablon. En général, la forte proportion de dénudés secs dans la

zone d'étude et ses environs représente toutefois un élément défavorable à une forte abondance d'herpétofaune.

3.3.2.3 Faune aquatique

La faune ichtyenne de ce secteur est relativement peu connue. Les activités de pêche permettent toutefois de confirmer la présence de diverses espèces présentes dans la région. Ainsi, selon les données fournies par la Direction de l'aménagement de la faune de la Côte Nord, l'omble de fontaine, l'épinoche à trois épines, le poulamon Atlantique, le meunier noir, l'anguille d'Amérique et le saumon Atlantique colonisent le bassin versant de la rivière Brador-Est. Il est à noter que les rivières Brador-Ouest et Blanc-Sablon présentent également un potentiel de pêche pour le saumon de l'Atlantique.

Le tronçon de la route 138 visé par les travaux est traversé par trois ruisseaux dont un permanent et deux intermittents. Ces ruisseaux ne constituent pas des habitats du poisson, en raison de la présence d'obstacles infranchissables entre leur exutoire dans le golfe et l'emprise de la route.

3.3.2.4 Avifaune

Selon l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec (Gauthier et Aubry, 1995), la région bioclimatique de la toundra forestière dans laquelle se situe la zone d'étude compte parmi les plus pauvres en espèces d'oiseaux, mais également parmi les moins bien connues. Cette région montre un paysage caractérisé par la présence de toundra sur les parties exposées de la côte et de boisés dans les dépressions. Elle ne peut donc accueillir qu'un nombre limité d'espèces. Afin d'augmenter notre connaissance des espèces d'oiseaux susceptibles de fréquenter la zone d'étude en période estivale, un inventaire sur le terrain a été réalisé en juillet 2000 par le groupe d'ornithologues Les Oiseleurs.

Le tableau 3.1 présente le nombre d'espèces et d'individus observés dans chaque type d'habitat rencontré. L'aulnaie est un peuplement principalement composé d'aulne rugueux. La prairie naturelle se définit comme un terrain couvert d'espèces herbacées (graminacées),

n'ayant été ni labourées ni ensemencées. Le krummholz est une formation résineuse (épinettes et sapins) basse d'environ 1 à 2 m de hauteur et possédant une forme prostrée en raison des vents violents qui sévissent dans ces endroits. Comme son nom l'indique, le bord de mer est un milieu localisé en bordure ou à proximité de la mer.

Tableau 3.1
Nombre d'espèces d'oiseaux, d'individus et indice de diversité de Menkinik,
pour chacun des habitats rencontrés

Habitats	Nombre d'espèces	Nombre d'individus	Indice de diversité de Menkinik
Aulnaie	2	4	1,0
Prairie naturelle	5	8	1,77
Krummholz	6	28	1,11
Bord de mer	6	20	1,34
Krummholz et aulnaie	2	3	1,15
Ensemble des habitats	14	63	-

La majorité des oiseaux recensés sont localisés dans le krummholz et en bordure de la mer. Ces milieux sont ceux les plus fréquemment rencontrés le long du transect de 1,4 km inventorié en juillet 2000 par Les Oiseleurs.

Au total, 63 oiseaux ont été observés lors de l'inventaire. Le krummholz comptait 29 oiseaux répartis en six espèces. Afin de voir quel milieu présentait la diversité la plus importante, l'indice de diversité de Menkinik (Odum, 1971) a été calculé pour chaque habitat en pondérant le nombre d'espèces par le nombre d'individus (nombre d'espèces / racine carrée du nombre d'individus). Ainsi, plus l'indice est élevé, plus la diversité est grande. La prairie naturelle et le bord de mer présentent donc la plus grande diversité d'oiseaux.

Le tableau 3.2 présente la répartition des individus par espèce observée et par type d'habitat. Des 14 espèces inventoriées, 50 % sont des passereaux. Le tarin des pins est l'espèce la plus souvent rencontrée le long du transect d'observation. Il fréquente principalement le bord de la

route et les krummholz. Les espèces rencontrées au bord de la mer sont les oiseaux qui fréquentent typiquement ces milieux. On parle ici des goélands, du grand chevalier, du chevalier grivelé et du courlis corlieu.

Tableau 3.2
Nombre d'individus recensés par espèce selon chacun des habitats rencontrés

Espèce	Habitats					Total
	Bord de mer	Prairie naturelle	Aulnaie	Mélange de krummholz et d'aulnaie	Krummholz	
Grand Chevalier (<i>Tringa Melanoleuca</i>)	5					5
Chevalier grivelé (<i>Actitis macularia</i>)	1					1
Courlis corlieu (<i>Numenius phaeopus</i>)	6					6
Goéland à bec cerclé (<i>Larus delawarensis</i>)	5					5
Goéland argenté (<i>Larus argentatus</i>)	2	1				3
Goéland marin (<i>Larus marinus</i>)	1					1
Merle d'Amérique (<i>Turdus migratorius</i>)		1		1	2	4
Paruline jaune (<i>Dendroica penechia</i>)			2			2
Paruline rayée (<i>Dendroica striata</i>)					3	3
Bruant des prés (<i>Passerculus sandwichensis</i>)		2				2
Bruant fauve (<i>Passerella iliaca</i>)					1	1
Bruant à gorge blanche (<i>Zonotrichia albicollis</i>)					5	5
Bruant à couronne blanche (<i>Zonotrichia leucophrys</i>)		1	2		1	4
Tarin des pins (<i>Carduelis pinus</i>)		3		2	16	21
Nombre total d'espèces	6	5	2	2	6	14*
Nombre total d'oiseaux	20	8	4	3	28	63

Les résultats bruts de l'inventaire ornithologique sont présentés au tableau 3.3. La fréquence d'observation des espèces recensées a été puisée dans Gauthier et Aubry (1995). Elle se base sur les données de la zone bioclimatique de la pessière à mousse (voisine de la toundra forestière) compte tenu de l'absence de données pour cette région du Québec. Cette analyse, développée lors des inventaires réalisés dans le cadre de la rédaction du document *Les oiseaux nicheurs du Québec : Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional*, consiste à comparer les fréquences d'observation des différentes espèces d'oiseaux entre les régions bioclimatiques du Québec méridional de façon à compenser l'inégalité de l'effort d'inventaire. Son but n'est pas de faire des prévisions sur la probabilité d'observer une espèce particulière dans une parcelle donnée mais plutôt, à partir des fréquences d'observation relatives estimées dans les différentes régions bioclimatiques, de déterminer les régions du Québec méridional où chaque espèce est la plus fréquente et ainsi, de déterminer son aire préférentielle.

Parmi les espèces observées ayant une fréquence d'observation généralement inférieure à 50 %, on retrouve le bruant à couronne blanche, le bruant des prés, le grand chevalier, le goéland argenté, le goéland marin et le goéland à bec cerclé. Les autres espèces qui ont été rencontrées ont une fréquence leur assignant un statut d'espèces communes ou abondantes.

Toutes les espèces observées se trouvent dans leur aire de nidification, sauf le goéland à bec cerclé et le bruant à gorge blanche qui se situeraient plutôt à la limite de leur aire (Paquin, 1998). Selon Cyr et Larivée (1995), ces deux espèces sont observées dans la région de Blanc-Sablon en période estivale et automnale. Le courlis corlieu est pour sa part considéré migrateur pour la région.

Tableau 3.3
Résultats bruts de l'inventaire d'oiseaux

No d'observation	Espèce	Nombre	Observation	Comportement	Habitat	Présence et répartition*	Fréquence d'observation (%)
1	Bruant à gorge blanche	2	chant		krummholz	migrateur	98,2-100
2	Bruant à couronne blanche	1	vu		prairie naturelle	nicheur	0-23,4
3	Tarin des pins	16	chant	vol	krummholz	résidant	88,1-100
4	Bruant des prés	2	chant		prairie naturelle	nicheur	14,0-50,3
5	Bruant à gorge blanche	1	chant		krummholz	migrateur	98,2-100
6	Merle d'Amérique	1	chant		krummholz	nicheur	98,2-100
7	Paruline rayée	1	vu		krummholz	nicheur	76,6-100
8	Bruant fauve	1	chant		krummholz	nicheur	62,4-94,8
9	Merle d'Amérique	1	vu		krummholz	nicheur	98,2-100
10	Paruline rayée	1	chant		krummholz	nicheur	76,6-100
11	Paruline rayée	1	chant		krummholz	nicheur	76,6-100
12	Bruant à gorge blanche	1	chant		krummholz	migrateur	98,2-100
13	Merle d'Amérique	1	vu		prairie naturelle	nicheur	98,2-100
14	Tarin des pins	3	vu	vol	prairie naturelle	résidant	88,1-100
15	Goéland argenté	1	vu	vol	prairie naturelle	nicheur	14,0-50,3
16	Paruline jaune	2	chant		aulnaie	nicheur	34,3-72,9
17	Tarin des pins	2	chant		krummholz et aulnaie	résidant	88,1-100
18	Goéland marin	1	vu		bord de mer	nicheur	0,2-28,4
19	Bruant à couronne blanche	2	vu		aulnaie	nicheur	0-23,4
20	Merle d'Amérique	1	vu		krummholz et aulnaie	nicheur	98,2-100
21	Bruant à gorge blanche	1	chant		krummholz	migrateur	98,2-100
22	Goéland argenté	2	vu	vol	bord de mer	nicheur	14,0-50,3
23	Bruant à couronne blanche	1	chant		krummholz	nicheur	0-23,4
24	Chevalier grivelé	1	chant		bord de mer	nicheur	76,6-100
25	Courlis corlieu	6	vu		bord de mer	migrateur	n.d.
26	Grand Chevalier	5	vu		bord de mer	nicheur	0-18,0
27	Goéland à bec cerclé	5	vu		bord de mer	migrateur	0,2-28,4

* La présence et la répartition sont déterminées à l'aide des cartes du Guide des oiseaux du Québec et des Maritimes

Source : Inventaire réalisé par Les Oiseleurs en juillet 2000

L'inventaire du corridor routier de la route 138, réalisé en utilisant la méthode des transects, a permis de dénombrer un total de 14 espèces dont la moitié sont des passereaux. Dans l'ensemble, le tarin des pins domine en nombre et est présent dans les prairies naturelles et les krummholz. Selon Gauthier et Aubry (1995), six espèces observées lors de l'inventaire ont une fréquence d'observation généralement inférieure à 50 % pour la zone bioclimatique de la pessière à mousse, voisine de la toundra forestière.

La majorité des espèces recensées sont considérées nicheuses dans cette région, sauf le goéland à bec cerclé, le bruant à gorge blanche et le courlis corlieu. Ces espèces sont par contre observées en période de migration. Dans ce cas-ci, la plus importante variété d'espèces observée se retrouve dans les prairies naturelles et le krummholz supporte la plus grande densité d'individus.

3.3.3 Espèces désignées menacées, vulnérables ou susceptibles de le devenir

3.3.3.1 Espèces végétales vasculaires

Dans le cadre de la présente étude d'impact sur l'environnement, le consultant Botalis a réalisé durant l'été 2000 un inventaire floristique afin de répondre aux exigences de la directive émise par le MDDEP. Plus précisément, il s'agissait d'estimer la fréquence et l'abondance, dans ledit tronçon, des espèces végétales figurant sur la liste des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (Gazette officielle du Québec, 2000). Cette étude est ici intégralement présentée.

Le travail sur le terrain a consisté à rechercher et à inventorier l'une ou l'autre des plantes figurant sur la liste (Gazette officielle du Québec, 2000) et se trouvant à l'intérieur de la zone d'emprise ou située dans une zone d'influence en bordure de ladite emprise. Pour ce faire, tout le secteur compris entre les limites de l'emprise routière projetée, et jusqu'à 50-100 m de part et d'autre à l'extérieur de ce périmètre, a été marché par le botaniste. De plus, un plateau herbacé situé à environ 200 m de l'emprise a aussi été visité puisqu'il s'agit d'une zone d'influence ; le plateau herbacé est sous l'influence d'un petit ruisseau qui traverse le chemin actuel et par

conséquent l'emprise projetée. L'inventaire a uniquement été réalisé dans la section du tracé localisée au Québec.

Les secteurs visités se classent dans l'un ou l'autre des deux habitats suivants soit 1) les plateaux rocheux ou 2) la falaise morte. Comme le nom l'indique, les plateaux rocheux sont constitués de surfaces rocheuses planes, sans dépôt meuble. Quant à la falaise morte, il s'agit de pans de roc plus ou moins verticaux dont la hauteur varie de 2-4 mètres en moyenne et qui relie les différents étagements de plateaux rocheux. Les traces d'érosion marine ancienne sont fréquentes dans les falaises mortes.

Aucune plante vasculaire figurant sur la liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (Gazette officielle du Québec, 2000) n'a été trouvée à l'intérieur des limites proposées de l'emprise. Par contre, cinq espèces de cette même liste ont été observées en bordure de l'emprise proposée ou dans la zone restreinte de la présente étude. Ces espèces sont localisées sur la figure 3.2.

Ainsi, *Alchemilla filicaulis* ssp. *alchemilla*, *Astragalus robbinsii* var. *fernaldii*, *Festuca hyperborea*, *Festuca frederikseniae* et *Gentianella propinqua* ssp. *propinqua* ont été observées dans le cadre du présent inventaire ou lors d'études dans le secteur juste au sud du belvédère.

De plus, l'observation de *Alchemilla filicaulis* ssp. *filicaulis* dans la platière herbacée bordant un ruisseau, à environ 200 m de la route, près de la mer, constitue une nouvelle station pour cette espèce; elle est à environ 250 m à l'est d'un site localisé par Morissette et Garneau (1995). Cette colonie n'est pas menacée par la modification du tracé routier mais une attention particulière pourrait être portée au réseau hydrographique, afin de ne pas en modifier les conditions actuelles qui y prévalent (débit, localisation du lit, etc.), l'espèce poussant généralement dans des herbaçaias humides (combes à neige, bordure de ruisseau, etc.).

Pour chacune des cinq espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées qui ont été observées près du tracé routier proposé, il existe d'autres colonies,

ailleurs dans la région (Lourdes de Blanc-Sablon, Blanc-Sablon, Île verte, Île au Bois). La survie de ces espèces dans la grande région de Blanc-Sablon n'est donc pas menacée.

Les résultats de cet inventaire corroborent avec les informations obtenues par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ). Selon cette source d'information, *Astragalus robbinsii* var. *fernaldii*, *Festuca hyperborea*, *Festuca frederikseniae*, *Gentianella propinqua* ssp. *Propinqua*, *Alchemilla filicaulis* ssp. *Filicaulis* sont présentes dans les limites de la municipalité de Blanc-Sablon. Selon cette même source, l'occurrence de quatre autres espèces à statut « susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable » a également été enregistrée dans cette région entre 1994 et 1999. Il s'agit de *Draba pycnosperma*, *Dryopteris filix-mas*, *Halenia deflexa* subsp. *Brentoniana* et *Hordeum brachyantherum*.

Aucune plante figurant sur la liste des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (Gazette officielle du Québec, 2000) n'a été trouvée directement à l'intérieur ou en bordure immédiate (moins de 50 m) du tracé routier proposé. L'inventaire des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées sera mis à jour au cours de l'été 2007 en incluant la partie du projet localisée au Labrador.

3.3.3.2 Espèces animales

Selon la liste des espèces désignées menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être au Québec en vertu de la loi provinciale (L.R.Q., c. E-12.01, a.9), 11 espèces sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude restreinte (tableau 3.4).

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

Nom français	Nom scientifique	Statut au Québec		
		Menacée	Vulnérable	Susceptible d'être désignée
Reptiles				
Tortue luth	<i>Dermochelys coriacea</i>			•
Oiseaux				
Aigle royal	<i>Aquila chrysaetos</i>		•	
Pygargue à tête blanche	<i>Haliaeetus leucocephalus</i>		•	
Hibou des marais	<i>Asio flammeus</i>			•
Garrot d'Islande	<i>Bucephala islandica</i>			•
Mammifères				
Campagnol des rochers	<i>Microtus chrotorrhinus</i>			•
Campagnol lemming de Cooper	<i>Synaptomys cooperi</i>			•
Belette pygmée	<i>Mustela nivalis</i>			•
Carcajou (population de l'est)	<i>Gulo gulo</i>	•		
Ours blanc	<i>Ursus maritimus</i>			•
Caribou des bois (écotype forestier)	<i>Rangifer tarandus</i>		•	

On ne dispose actuellement d'aucune donnée d'inventaire permettant de confirmer la présence de ces espèces à l'intérieur des limites de la zone d'étude restreinte. Toutefois, les résultats d'une requête effectuée auprès de l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec (AARQ) révèlent qu'en 1981 la tortue luth a été observée à l'ouest de la zone d'étude, plus précisément au sud de Lourdes-de-Blanc-Sablon et au nord de Brador. Aussi, les données extraites du Centre de données sur le patrimoine naturel (CDPNQ) indiquent la présence d'un carcajou en 1961 à environ 5 km au nord-ouest de Lourde-de-Blanc-Sablon, plus précisément sur la rive

ouest de la rivière Blanc-Sablon. Finalement, les données de piégeage laissent croire que le lynx du Canada et la belette pygmée pourraient fréquenter la zone d'étude du présent projet.

Aucune des espèces d'oiseaux chanteurs identifiées lors de l'inventaire réalisé en juillet 2000 n'est présente sur la liste des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées.

3.4 Milieu humain

Cette section présente la situation socio-économique actuelle de la Basse Côte-Nord. Elle fait aussi état des projections d'avenir afin d'y promouvoir le développement socio-économique. Par la suite, le profil socio-économique de la municipalité de Blanc-Sablon est décrit.

Le tableau 3.5 dresse un bref portrait économique de cette région de la Basse Côte-Nord. Précisons que la réserve de La Romaine n'a pas été comptabilisée dans ces chiffres.

Tableau 3.5
Fiche signalétique de la Basse Côte-Nord

Population	1996	4 673 hab.
	2001	4 435 hab.
Variation	(1996-2001)	- 5,1 %
<u>Principales municipalités (2001)</u>		
Blanc-Sablon		1 201 hab.
Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent		1 183 hab.
Bonne-Espérance		852 hab.
Population de 20 à 64 ans sans diplôme d'études secondaires		53,3 %
Taux d'activité		61 %
Taux de chômage		33,9 %
<u>Principaux employeurs (1998)</u>		
Centre de santé de la Basse Côte-Nord		250 emplois
Fruits de mer Saint-Paul Ltée		192 emplois
LNS Community Seafood Coop.		112 emplois
<u>Répartition des emplois (2001)</u>		
Primaire	15,2 %	
Secondaire	17,4 %	
Tertiaire	67,4 %	
Revenu moyen		17 245 \$

Source : données du recensement de 2001 de Statistique Canada

Précisons ici qu'en matière de recensement, les données disponibles les plus récentes sont celles du recensement de 2001 de Statistique Canada.

Bien que chacune des portions du territoire de la Côte-Nord possède des particularités qui lui sont propres, aucune ne se démarque autant que la Basse Côte-Nord. Composée d'une quinzaine de villages côtiers non reliés par route au reste du territoire québécois, la Basse Côte-Nord est une enclave anglophone (85 % de la population) peuplée entre autres de descendants terre-neuviens et labradoriens. Jusqu'en 1989, ce territoire n'était pas encore municipalisé. Cinq municipalités ont depuis été incorporées.

La présence, dans l'est, d'un bateau reliant la Basse Côte-Nord à Terre-Neuve et d'un lien routier vers le Labrador favorise les échanges culturels et économiques avec cette province. D'ailleurs, les similitudes entre les communautés de la Basse Côte-Nord et de Terre-Neuve sont nombreuses. L'économie de la Basse Côte-Nord est essentiellement dépendante de l'industrie de la pêche. Son caractère saisonnier et les difficultés vécues par cette industrie font en sorte que la majorité de cette population doit tirer une part importante de ses revenus de transferts gouvernementaux. Les indicateurs de revenus, de scolarisation et de diversification économique sont les plus bas de toute la Côte-Nord. La crise qui secoue le secteur des pêches depuis près d'une décennie a frappé de plein fouet la Basse Côte-Nord. La morue était en effet la principale espèce capturée et transformée (65 % des prises en 1991). Le moratoire sur la pêche au poisson de fond a forcé l'industrie à se tourner vers d'autres ressources marines. Il s'en est suivi une baisse importante d'emplois dans le secteur, que l'aquiculture, encore embryonnaire, n'a pu compenser.

Le virage touristique est timidement amorcé, comme en témoigne la légère augmentation de l'achalandage observée dans la zone d'étude au cours des dernières années. La majorité du trafic touristique est cependant en direction du Labrador et le taux de rétention en Basse Côte-Nord est toujours très bas. À cet égard, d'importants investissements en infrastructures et en promotion devront être réalisés. L'engouement pour la motoneige et la volonté de développer cette activité sur la Côte-Nord, conjugués au caractère « grande aventure » associé au territoire pourraient constituer des éléments importants du développement touristique de la Basse Côte-Nord.

3.4.1 Priorités 1994-1999

En 1994, la Basse Côte-Nord avait misé sur les secteurs suivants pour appuyer son développement sur un horizon de cinq ans :

- transport;
- tourisme et faune;
- pêches;
- amélioration des services publics;
- industrie et commerce.

À cet égard, les priorités suivantes avaient été identifiées :

- désenclaver les communautés par la construction de liens routiers;
- maintenir la desserte en produits pétroliers de la Basse Côte-Nord;
- amorcer le développement touristique de la Basse Côte-Nord en misant sur les pourvoiries, l'écotourisme, le tourisme d'aventure et de motoneige;
- restructurer l'industrie des pêches en misant sur la polyvalence et la diversification des usines vers les espèces sous-utilisées;
- continuer le rattrapage amorcé au niveau des infrastructures de base et des services publics.

Certains progrès ont été réalisés en ce qui a trait à la desserte en produits pétroliers bien qu'elle soit toujours administrée par un tiers. L'industrie des pêches se restructure et devrait, au cours des prochaines années, connaître une amélioration générale de sa situation. Le début de la reconstruction des stocks de morue laisse envisager une relance de cette industrie, bien que cet espoir doive être considéré avec beaucoup de prudence.

La progression de l'industrie touristique est lente, faute d'investissements majeurs. Quant aux infrastructures de base, on note la construction d'une patinoire couverte à Blanc-Sablon et l'amélioration de certains bâtiments publics.

3.4.2 Priorités 1999-2007

En 1999, les consultations populaires conduites en Basse Côte-Nord ont permis d'établir que l'ensemble des communautés s'entendent pour identifier les secteurs suivants comme étant les plus susceptibles d'assurer le développement du territoire sur un horizon de cinq ans :

- transport;
- tourisme;
- pêches;
- santé et services sociaux;
- loisirs.

Aujourd'hui, ce sont les mêmes secteurs qui sont considérés comme étant les plus susceptibles d'assurer le développement du territoire.

De même, la principale priorité de la population de la Basse Côte-Nord n'a pas changé entre 1999 et 2007 : il s'agit toujours de la construction de la route 138 entre Natashquan et Vieux-Fort. Il en est également ainsi pour les priorités énoncées ci-dessous : datant de 1999, elles sont encore d'actualité aujourd'hui.

Dans cet ordre d'idées, le gouvernement du Québec annonçait en août 2006 un investissement de 100 millions de dollars pour le prolongement de la route 138 à l'est de Natashquan.

Économie de base

Les priorités en matière d'économie de base sont les suivantes :

- Accentuer la promotion de la région comme destination touristique en mettant l'accent sur les ressources fauniques, les grands espaces et l'aventure.
- Identifier les marchés pour les espèces sous-utilisées (pêches).
- Favoriser la 2^e et 3^e transformation des ressources marines sur la Basse Côte-Nord.

Infrastructures et services de soutien

Dans le domaine des infrastructures et des services de soutien, les priorités sont les suivantes :

- Sensibiliser les instances provinciales aux problèmes de transport sur la Basse Côte-Nord.
- Obtenir des mesures facilitantes, notamment en ce qui a trait aux tarifs, en matière de transport maritime et aérien.
- Améliorer l'entretien des sentiers de motoneige.
- Réaliser une recherche sur le potentiel faunique et faire un inventaire du potentiel archéologique.
- Réviser les structures politiques du territoire (afin de compléter la municipalisation et de constituer une MRC).
- Développer les services d'éducation, notamment en matière de formation collégiale et de formation professionnelle.

Développement social

Les priorités en matière de développement social sont les suivantes :

- Supporter les athlètes lors de déplacements pour des compétitions.
- Contrer l'exode des jeunes et favoriser leur meilleure intégration à la vie de la communauté.

3.4.3 Forces et faiblesses

L'absence de lien routier constitue la grande faiblesse de cette portion du territoire. Une série de conséquences néfastes en découlent, qui influent sur tous les aspects de la vie en Basse Côte-Nord : coûts de transport élevés, communautés peu peuplées, isolées et séparées entre elles par de grandes distances, accès difficile aux institutions d'enseignement, difficulté d'accès aux marchés extérieurs, etc.

Les carences en infrastructures municipales sont criantes et difficiles à combler compte tenu de la base fiscale restreinte dont disposent les municipalités. Enfin, la trop longue dépendance

envers l'industrie de la pêche et l'isolement ont entraîné une importante sous-scolarisation de la main-d'œuvre.

Les atouts dont dispose la Basse Côte-Nord pour diversifier son économie reposent essentiellement sur les ressources marines et sur le tourisme.

Les fonds marins abondent en crabe, pétoncle et espèces pélagiques peu ou sous-exploitées (mactre de Stimpson, bourgots, oursins, palourdes), bien que les marchés soient encore à développer pour ces derniers. Des usines existent dans certains villages mais il faudra les adapter et les rendre plus polyvalentes.

Le potentiel de ce territoire pour l'aquiculture est prometteur et laisse envisager une meilleure diversification et un meilleur contrôle sur l'approvisionnement dans l'exploitation des ressources marines.

En ce qui concerne le tourisme, tout est à faire mais l'originalité des communautés isolées, une nature vierge dont le potentiel faunique est à peine entamé et le caractère démesuré du territoire s'inscrivent parfaitement dans le créneau que l'ensemble de la Côte-Nord veut mettre en valeur.

3.4.4 Municipalité de Blanc-Sablon

La municipalité de Blanc-Sablon se situe dans la région administrative de la Côte-Nord (09). Elle est constituée des villages de Blanc-Sablon, Lourdes-de-Blanc-Sablon et de Brador. Blanc-Sablon, dont la superficie est de 378,5 km², a été fondée en 1820 et a été municipalisée le 1^{er} janvier 1990. Ce secteur de la Côte-Nord n'étant pas constitué en MRC, les territoires non organisés qui composent son arrière-pays sont administrés par la MRC de la Minganie. Le territoire de la MRC est largement dominé par des terres publiques qui relèvent de la compétence du ministère des Ressources naturelles (MRN).

La municipalité de Blanc-Sablon ne possède pas de schéma d'aménagement, mais un conseil des maires regroupant les représentants de Bonne-Espérance, Côte-Nord du Saint-Laurent,

Blanc-Sablon, Saint-Augustin et Gros-Mécatina travaille à un projet de schéma d'aménagement pour l'ensemble des municipalités concernées.

Le plan de zonage de la municipalité de Blanc-Sablon a été préparé en 1983. Des modifications mineures ont été apportées à ce dernier en 1994, pour faire suite à la municipalisation de 1990. Le projet de réaménagement de la Côte de Black Rock se situe dans une zone ressource du plan de zonage. Ce secteur est sous la juridiction du MRN qui a élaboré un plan d'affectation des terres publiques. Ce plan fait actuellement l'objet d'une refonte intégrale, qui vient tout juste d'être amorcée.

Par ailleurs, un plan régional de développement du territoire public de la Côte-Nord a récemment été préparé par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2005). Ce plan touche à tous les aspects de développement du territoire, dont le volet récréotouristique, et couvre donc une palette plus large que le plan régional de développement de la villégiature préparé et mis à jour par le MRN en avril 1998. Ce plan concerne l'ensemble de la Côte-Nord, et plus particulièrement la MRC de Minganie et le territoire de la Basse-Côte-Nord ; il identifie le territoire et les sites ouverts à la villégiature, ainsi que les zones restrictives telles que les pourvoiries, les rivières à saumon, les habitats fauniques, les zones d'exploitation minière, etc.

3.4.5 Profil socio-économique

Population

Selon le recensement de Statistique Canada de 2001, la municipalité de Blanc-Sablon compterait environ 1 201 personnes. Le tableau 3.6 présente l'évolution de la population de Blanc-Sablon entre 1991 et l'an 2000.

Ces données permettent de constater que si Blanc-Sablon a vu sa population augmenter de 3 % entre 1991 et 1996, cette dernière a par contre décliné depuis 1996 (-3,8 %), à l'instar de plusieurs localités de la Basse Côte-Nord.

Tableau 3.6
Évolution de la population de Blanc-Sablon, 1991-2001

POPULATION de BLANC-SABLON		
1991	1996	2001
1 211	1 248	1 201

Source : Statistique Canada

Âge de la population

Les statistiques démontrent que les structures de population du Québec et de Blanc-Sablon sont similaires en 2001 (tableau 3.7). Cependant, en y regardant d'un peu plus près, on peut relever quelques légères différences. Ainsi, la proportion de la population des cohortes des jeunes de 0 à 19 ans (0-4 ans ; 5-14 ans et 15-19 ans) est un peu plus importante à Blanc-Sablon : une différence d'environ 2 % existe en effet pour chacune de ces cohortes entre Blanc-Sablon et l'ensemble de la province. Par contre, la proportion de la population de la cohorte suivante, celle des 20-24 ans est un peu plus importante dans l'ensemble de la province comparativement à Blanc-Sablon. La différence est là aussi de 2 %. Par la suite, à l'exception des 25-44 ans, tous les groupes d'âge occupent une place proportionnellement légèrement plus importante dans l'ensemble de la province qu'à Blanc-Sablon.

Tableau 3.7
Composition selon l'âge de la population – 2001

Caractéristiques	Blanc-Sablon				Québec			
	Total	%	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	%	Sexe masculin	Sexe féminin
Total – Toutes les personnes	1 200	100	605	595	7 237 480	100	3 532 845	3 704 635
Âgées de 0-4 ans	90	7,1	45	45	375 765	5,2	192 275	183 490
Âgées de 5-14 ans	175	14,6	95	80	915 810	12,7	466 790	449 020
Âgées de 15-19 ans	90	7,9	45	45	462 070	6,4	235 855	226 215
Âgées de 20-24 ans	55	4,6	20	35	487 405	6,7	246 140	241 265
Âgées de 25-44 ans	410	33,8	205	205	2 165 760	29,9	1 077 480	1 088 280
Âgées de 45-54 ans	170	14,2	85	85	1 109 950	15,3	548 085	561 865
Âgées de 55-64 ans	85	7,1	50	35	760 905	10,5	370 960	389 945
Âgées de 65-74 ans	60	5,0	30	30	547 185	7,6	248 740	298 445
Âgées de 75-84 ans	50	4,2	25	25	318 180	4,4	120 940	197 240
Âgées de 85 ans et plus	15	0,8	5	10	94 450	1,3	25 580	68 870
Âge moyen de la population	35,4	-	36,1	34,8	38,8	-	37,8	39,8
Population âgée de 15 ans et plus (%)	78,3	-	76,9	79,2	82,2	-	81,3	82,9

Source : Statistique Canada

Familles

Les statistiques démontrent que la structure familiale de la population de Blanc-Sablon est aussi semblable à celle de l'ensemble du Québec. En effet, le nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou en union libre, ainsi que le nombre de personnes dans les familles monoparentales, sont similaires. Selon les données présentées au tableau 3.8, la principale différence concerne le revenu moyen des familles monoparentales : il est en effet

deux fois moins élevé à Blanc-Sablon, soit de 13 986 \$, comparativement à 30 718 \$ pour l'ensemble de la province de Québec.

Par contre, le revenu moyen pour la famille comptant un couple marié ou vivant en union libre comporte de moins grandes différences entre Blanc-Sablon, où il est de 51 337 \$, et l'ensemble du Québec, où il est un peu plus élevé (54 938 \$).

Tableau 3.8
Statistiques sur les familles et sur les logements – 2001

Caractéristiques des familles	Blanc-Sablon	Québec
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	320	1 683 960
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,3	3,0
Revenu médian des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (\$)	51 337	54 938
Nombre de familles monoparentales	40	335 595
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,2	2,5
Revenu médian des familles monoparentales (\$)	13 986	30 718
Certaines caractéristiques des logements		
Total – Nombre total de logements privés occupés	410	2 978 110
Nombre de logements privés occupés possédés	355	1 724 465
Nombre de logements privés occupés loués	55	1 249 455
Valeur moyenne des logements	69 043	110 668

Source : Statistique Canada

Lanque parlée

La communauté de Blanc-Sablon, comme celles rencontrées en Basse Côte-Nord, est en majorité anglophone. Comme le montre le tableau 3.9, la différence majeure entre cette population et celle du Québec se situe à ce niveau, puisque la première langue parlée est l'anglais pour 62,4 % de la population de Blanc-Sablon contre 7,8 % pour l'ensemble du Québec.

Tableau 3.9
Proportion de la population par langue parlée – 2001

Caractéristiques	Blanc-Sablon				Québec			
	Total	%	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	%	Sexe masculin	Sexe féminin
Toutes les personnes	1 185	100	580	605	7 125 580	100	3 491 685	3 633 895
Anglais	740	62,4	360	380	557 045	7,8	273 130	283 915
Français	395	33,3	195	200	5 761 765	80,9	2 815 930	2 945 835
Anglais et français	50	4,2	25	25	50 060	0,7	24 800	25 260
Autres langues	0	0	0	0	756 710	10,6	377 825	378 885

Source : Statistique Canada

Éducation

Les statistiques présentées au tableau 3.10 démontrent des différences marquées quant au niveau de scolarité entre la population de Blanc-Sablon et celle du Québec. En effet, 38,2 % de la population de Blanc-Sablon âgée de 15 à 64 ans n'a pas obtenu de diplôme d'études secondaires contre 23,5 % pour la population du Québec. Les statistiques démontrent également que 20,6 % des québécois appartenant à ce même groupe d'âge ont terminé des études universitaires, contre 11,1 % pour les résidents de la municipalité de Blanc-Sablon.

Tableau 3.10
Statistiques sur l'éducation – 2001

Caractéristiques	Blanc-Sablon				Québec			
	Total	%	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	%	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint par la population âgée de 15 à 64 ans								
Total – Toutes les personnes âgées de 20 à 64 ans	720	100	345	375	4 493 880	100	2 223 095	2 270 785
Personnes sans certificat d'études secondaires	275	38,2	120	155	1 058 225	23,5	547 270	510 955
Personnes avec un certificat d'études secondaires et/ou ayant fait certaines études postsecondaires	165	22,9	70	95	1 158 635	25,8	547 775	610 860
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires	200	27,8	115	85	1 351 065	30,1	681 185	669 880
Personnes ayant terminé des études universitaires	80	11,1	40	40	925 955	20,6	446 865	479 090

Source : Statistique Canada

Dynamisme économique

Les statistiques liées au marché du travail (tableau 3.11) démontrent bien l'effet du travail saisonnier sur le taux de chômage. Le taux d'activité est légèrement plus bas pour Blanc-Sablon que pour le Québec, étant respectivement de 60,6 % et 64,2 %. Toutefois, 21,1 % de la population de Blanc-Sablon a retiré des prestations d'assurance-emploi en 2001 comparativement à 8,2 % pour l'ensemble de la province.

Tableau 3.11
Statistiques sur le travail et sur le revenu – 2001

Caractéristiques	Blanc-Sablon			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (\$)	870	nd	nd	5 506 245	nd	nd
Personnes faisant partie de la population active occupée	450	245	205	3 434 265	1 837 950	1 596 315
Personnes ayant déclaré des heures de travail sans rémunération	780	365	415	5 279 715	2 480 530	2 799 185
Personnes ayant déclaré des heures consacrées aux travaux ménagers, sans rémunération	770	355	415	5 198 505	2 424 670	2 773 835
Personnes ayant déclaré des heures consacrées aux soins des enfants, sans rémunération	405	175	230	2 213 370	979 110	1 234 260
Personnes ayant déclaré des heures consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération	250	115	135	1 034 230	416 985	617 245
Taux de chômage en 2001 (%)	21,1	25,0	19,6	8,2	8,7	7,7
Taux d'activité (%)	60,6	68,8	53,7	64,2	71,1	57,7
Caractéristiques de l'industrie pour la population active expérimentée âgée de 15 ans et plus						
Total – Population active expérimentée	570	320	250	3 644 385	1 962 305	1 682 080
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire)	75	60	15	143 735	108 370	35 365
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire)	45	35	10	809 030	590 855	218 175
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire)	450	225	225	2 691 620	1 263 080	1 428 540

Source : Statistique Canada

3.4.6 Exploitation des ressources

Les principales activités économiques liées à l'exploitation des ressources naturelles sont en premier lieu la pêche ainsi que la chasse et le piégeage.

Pêche

De par sa localisation géographique, la municipalité de Blanc-Sablon bénéficie d'un excellent potentiel de pêche. En effet, la pêche commerciale est effectuée sur diverses espèces marines dont la crevette, le homard et les poissons de fonds (Centre de ressources humaines du Canada, Côte-Nord (CRHC), avril 1999). La pêche au crabe des neiges est par contre fermée depuis 2003 en raison des stocks très peu abondants (Pêches et Océans Canada, 2005). Par ailleurs, les nombreux lacs et rivières de la région favorisent la pêche récréative des espèces de poissons d'eau douce.

Activités économiques

L'économie de Blanc-Sablon est principalement axée sur la pêche. Depuis le moratoire pour la pêche à la morue de 1992, de nombreux pêcheurs de cette région se font embaucher par les pêcheurs commerciaux de Terre-Neuve. Tel que mentionné plus haut, la pêche à certaines espèces de crustacés génère aussi des emplois. Par ailleurs, Blanc-Sablon bénéficie également de pourvoyeurs d'emplois tels que les commerces et les services publics. Le centre de santé de la Basse Côte-Nord, avec ses 217 employés (Centre de santé de la Basse Côte-Nord, 2004), est le principal employeur. Le tableau 3.12 fait état des 10 principaux employeurs réguliers.

Tableau 3.12
Principaux employeurs de la municipalité de Blanc-Sablon

Nom de l'entreprise	Nombre d'employés
Centre de santé de la Basse Côte-Nord	217 (2004)
Transport Q.L.T. Ltée	16
Compagnie de gestion Paul-Émile Joncas	15
Caisse populaire de Lourdes-de-Blanc-Sablon	14
JL Joncas Inc.	12
Épicerie Jean Inc.	10
Hydro-Québec	10
Station service Blanc-Sablon (2950-3455 Québec Inc.)	9
Blanc-Sablon Construction Ltée	8
Comité des pêcheurs de Lourdes-de-Blanc-Sablon	8

Source : Développement des ressources humaines, CRHC Côte-Nord, avril 1999

Notons que Blanc-Sablon souhaite diversifier son économie, du fait entre autres des difficultés que connaît la pêche commerciale depuis un peu plus d'une dizaine d'années. La communauté examine par exemple le potentiel de la récolte d'un petit fruit appelé « chicoutai » (mûre jaune), qui pousse dans les tourbières de la rive nord du Saint-Laurent, afin de statuer si cette récolte peut représenter une source viable de revenus (Ressources naturelles Canada, 2005).

3.4.7 Récréation, tourisme et villégiature

La région bénéficie d'un bon potentiel écotouristique. Blanc-Sablon est fréquenté par les touristes en période estivale pour l'observation des baleines et des icebergs. On observe un essor pour cette activité au cours des dernières années. De nombreux véhicules récréatifs arrivent de Terre-Neuve par le traversier; les touristes peuvent se rendre à Cartwright au Labrador. Outre ces attraits, la municipalité accueille des chasseurs et des pêcheurs venant de diverses régions.

3.4.8 Principaux projets

En plus du projet de correction de la Côte de Black Rock, la municipalité de Blanc-Sablon est en attente de subventions pour la Phase 2 du réseau d'égout. Le réseau d'égout actuel dessert environ 50 % de la municipalité. De plus, le Centre d'interprétation axé sur l'archéologie est en attente de financement du Ministère de la Culture et des Communications du Québec.

3.4.9 Services et infrastructures

Parmi les services publics de la municipalité, notons la présence de deux écoles et d'un sous-centre. L'école Sainte-Thérèse se situe à Blanc-Sablon, alors que l'école Monseigneur-Scheffer et Saint-Bernard sont à Lourdes-de-Blanc-Sablon. De plus, Lourdes-de-Blanc-Sablon possède le seul hôpital de la Basse Côte-Nord. Ce centre a une capacité de 100 lits et de quatre à cinq médecins résidents et deux dentistes y travaillent.

Sur le plan aérien, Lourdes-de-Blanc-Sablon est doté d'un aéroport qui accueille les avions de type 748. La compagnie Air Labrador assure les liaisons Blanc-Sablon - Sept-Îles et Blanc-Sablon - Saint-Johns à Terre-Neuve.

Au plan maritime, Blanc-Sablon est doté d'un quai, installation portuaire essentielle pour le transport des personnes et des marchandises entre les régions de la Côte-Nord. Le quai est utilisé principalement pour l'approvisionnement hebdomadaire de la population locale, la réception et l'expédition des marchandises générales et des produits de la mer, l'approvisionnement en produits pétroliers ainsi que pour les opérations journalières du traversier reliant Blanc-Sablon à Sainte-Barbe (Terre-Neuve).

Ce quai vient d'être rénové : les travaux de reconstruction ont pris fin le 24 octobre 2005. Les travaux, qui auront coûté près de 14 millions \$, ont consisté à reconstruire un nouveau poste d'amarrage en palplanches d'acier pour le traversier et le bateau de ravitaillement, reconstruire les faces est et sud-est du quai, enrocher la face sud-ouest, reconstruire la rampe d'embarquement, draguer son accès et aménager un stationnement (Transports Canada, 2005).

Concernant la navigation, il faut préciser que deux feux d'alignement sont présents de part et d'autre de la portion de route faisant l'objet de la correction analysée dans ce rapport. Ils sont localisés à la figure 3.3. Des structures en métal alimentées par l'électricité ont remplacé les anciennes structures de bois qui étaient alimentées au kérosène.

Actuellement, le système d'égout dessert seulement la moitié de la municipalité. Les eaux usées sont recueillies à l'aide de deux réseaux distincts (Blanc-Sablon et Lourdes-de-Blanc-Sablon) et sont soumises à un système de dégrillage (mailles < 5 mm), avant d'être rejetées à la mer. À cet effet, la municipalité possède deux stations de pompage des eaux usées, dont une se situe au pied de la Côte de Black Rock, du côté nord de la route. Tel que déjà mentionné, la municipalité est en attente de subventions pour compléter le réseau d'égout.

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

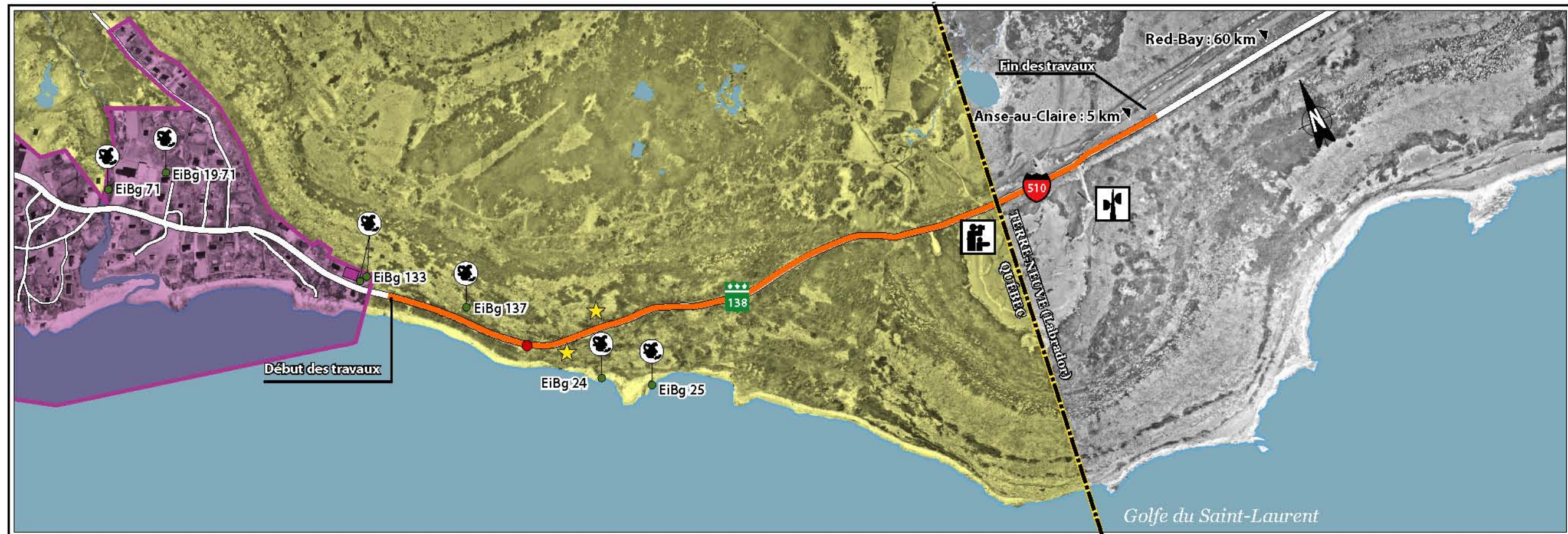


Figure 3.3 : Composantes du milieu humain

Vocation dominante

- Village
- Ressource

--- Limite municipale

— Frontière Québec-Labrador (approximative et indéfinie)

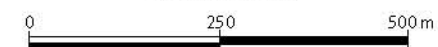
- 🌐 Site archéologique

Infrastructure

- ★ Amer
- Station de pompage
- 🗼 Tour de communication
- Signalisation routière
- 🏰 Belvédère

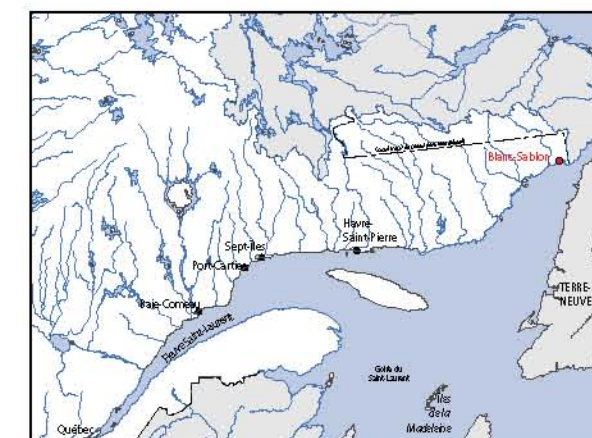
Sources : Photos aériennes 1:5 000
No. : Q66366-38, Q66366-39, Q66366-40 du Ministère des
Ressources naturelles, Photocartothèque québécoise,
Gouvernement du Québec.

Échelle 1:10 000



Janvier 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : TECSULT, 2000.



L'approvisionnement en eau potable est assuré par deux sources. La première, qui dessert les localités de Blanc-Sablon et de Lourdes-de-Blanc-Sablon est un système hybride (eau de surface et souterraine) installé à environ 1 km au nord-ouest de Blanc-Sablon, au pied du mont Bonenfant. L'autre est un puits artésien, situé du côté est de la localité de Brador. Un seul réseau d'aqueduc dessert la municipalité.

Depuis 1995, la municipalité est alimentée en électricité à partir de la centrale hydroélectrique du lac Robertson qui fait partie du réseau non relié d'Hydro-Québec. La centrale diesel de la municipalité est utilisée en cas de panne du réseau.

Enfin, notons la présence d'un dépotoir clandestin du côté sud de la côte de Black Rock. Ce site a été fermé et la ZIP Côte-Nord a récemment procédé à son nettoyage. Cependant on y observe toujours la présence de déchets de diverse nature. Il est possible qu'on y observe la présence de sols contaminés.

3.4.10 Archéologie

Cadre légal

La *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chap. Q-2) prévoit que les sites archéologiques et historiques et les biens culturels soient considérés en tant que paramètres d'analyse d'une étude d'impact sur l'environnement (art. 31.1 et ss.). Le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (L.Q.E., c. Q-2, r. 9) précise qu'une étude d'impact sur l'environnement peut traiter les aspects des inventaires qualitatifs et quantitatifs du patrimoine culturel, archéologique et historique du milieu visé (sec. III, art. 3b).

D'autre part, la recherche archéologique et la découverte des sites archéologiques sont régies par la *Loi sur les biens culturels du Québec* (L.R.Q., chap.B-4). Cette dernière prévoit qu'une protection légale est accordée aux sites archéologiques « reconnus » et « classés » en vertu de cette loi (art. 15 et 24). Il y est de plus précisé que nul ne peut altérer, restaurer, réparer, modifier de quelque façon ou démolir en tout ou en partie un bien culturel reconnu (art. 18) ou un bien culturel classé (art. 31). Lorsque de tels sites ou biens sont présents dans les limites

d'un projet d'aménagement d'infrastructures, ils représentent alors des résistances majeures à sa réalisation.

La *Loi sur les biens culturels* prévoit aussi qu'un registre d'inventaire des sites archéologiques « connus » doit être tenu et que tout site archéologique découvert fortuitement ou sciemment recherché doit être enregistré à l'inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) (art. 52). Les sites archéologiques « connus » sont également susceptibles d'être « classés » ou « reconnus » en vertu de la loi et peuvent donc éventuellement bénéficier des protections qui sont accordées à ces catégories.

La Loi prévoit aussi que quiconque découvre un site archéologique doit en aviser le Ministre sans délai (art. 40). Les sites découverts lors de travaux de construction doivent être protégés sans délai et les travaux doivent être interrompus jusqu'à l'évaluation qualitative du site (art. 41). Dans l'éventualité où la découverte d'un site mènerait à son « classement » ou à sa « reconnaissance », les travaux peuvent être suspendus, modifiés ou définitivement interrompus (art. 42). D'autre part, toute recherche archéologique nécessite l'obtention d'un permis de recherche qui n'est émis qu'à des personnes compétentes dans ce domaine (art. 35). Ce permis oblige le détenteur à soumettre au Ministre un rapport annuel de ses activités (art. 39).

Inventaire des données

Les premières découvertes archéologiques dans la région de Blanc-Sablon remontent à la deuxième moitié du XIX^e siècle. Dès le début du XX^e siècle, son importance archéologique était reconnue. Cette importance se justifiait par la diversité des sites découverts qui reflétaient diverses occupations humaines anciennes relatives à la présence de plusieurs groupes culturels amérindiens, Inuit, européens et euro-québécois. Cette importance était aussi déterminée par la quantité de sites découverts, par leur bon état de conservation, ainsi que par la qualité des artefacts et des vestiges mis au jour.

De très nombreux travaux archéologiques, études de potentiel, inventaires et fouilles, ont été effectués dans la région, particulièrement depuis les années 1980, période à partir de laquelle les études d'impact se sont multipliées. De plus, un programme intensif de recherches, entre 1983 et 1992, a confirmé la richesse archéologique de cette région et ce programme a clairement établi qu'elle renferme l'une des plus grandes concentrations de sites archéologiques dans le Nord-Est américain. Une synthèse, publiée en 1998, présente l'histoire des interventions archéologiques dans cette région, tout en décrivant chacune des phases d'occupation de la préhistoire autochtone (Pintal, 1998a). Les vestiges archéologiques autochtones illustrent une séquence d'occupation longue de près de 8500 ans qui témoigne de l'adaptation des Amérindiens et des Inuits à ce milieu environnemental. Quant aux vestiges des établissements euro-canadiens, ils témoignent des diverses étapes de l'appropriation de l'Amérique du Nord par les Européens, des premiers explorateurs jusqu'aux exploitants des ressources côtières, ainsi que des diverses phases de la constitution des communautés actuelles. De nouvelles recherches révèlent encore des facettes inédites de l'histoire non-écrite de ces populations.

La consultation du répertoire des Biens culturels de la région de la Côte-Nord, de l'ISAQ et des cartes de localisation des sites archéologiques du MCCQ indique la présence de plus d'une centaine de sites archéologiques, historiques ou préhistoriques connus ou classés dans un rayon de 5 km du projet. La valeur patrimoniale exceptionnelle de la région de Blanc-Sablon a amené le ministère de la Culture et des Communications à vouloir en protéger certains secteurs particuliers, compte tenu de l'importance et de la forte concentration de vestiges qu'ils contenaient. Les sites visés comprennent le site archéologique de l'Île au Bois (EiBg-29, EiBg-44), le site historique de Room's Point (EiBg-16) et les sites archéologiques de la rive ouest de la rivière de Blanc-Sablon. Ces sites ont été classés en 1989, en vertu des dispositions de la *Loi sur les biens culturels*. Le site de la Rive Ouest de la Rivière de Blanc-Sablon a été classé « Bien culturel » afin de préserver un vaste ensemble de sites amérindiens, principalement préhistoriques.

La consultation des données à l'ISAQ révèle la présence de quatre sites archéologiques préhistoriques dans ou à proximité de l'emprise, soit EiBg-24, EiBg-25, EiBg-133 et EiBg-137

qui sont localisés sur la figure 3.3. Cette consultation permet également de constater qu'une partie de l'emprise a fait l'objet d'un inventaire archéologique dans le cadre de l'implantation d'un réseau d'aqueducs et d'égouts (Pintal, 1998b). Un seul site archéologique connu, EiBg-137, se situe dans l'emprise du projet à l'étude. Plus précisément, on le trouve du côté nord de l'emprise à la hauteur du chaînage 0+980. Ce site préhistorique a fait l'objet d'une fouille archéologique et ces travaux ont permis de conclure que la majeure partie de ce site était suffisamment fouillée et qu'aucune autre intervention ne s'imposait (Pintal, 1998b).

Au cours de l'été 2000, un inventaire archéologique a couvert systématiquement la portion Québécoise de l'emprise de ce projet. Outre une inspection visuelle complète des aires érodées, 20 sondages ont été effectués et aucun nouveau site archéologique n'a été découvert (Pintal, 2001). La section du tracé située au Labrador fera l'objet d'un inventaire avant le début des travaux de construction.

4 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE PHASE 1

Une évaluation des sources de pollution réelles et potentielles dans la zone d'étude restreinte a été effectuée. Dans le cadre de cette évaluation, une attention particulière fut portée aux éléments susceptibles d'engendrer une contamination des sols et de l'eau souterraine par des produits chimiques (produits pétroliers, métaux lourds, solvants, BPC, etc.) ou autres matériaux nocifs et qui seraient, ou auraient été dans le passé, présents ou entreposés dans la zone d'étude.

4.1 Limitations

L'évaluation de phase 1, telle qu'effectuée dans le cas présent, ne comporte pas de prélèvement d'échantillons ni d'analyses en laboratoires ou d'autres mesures *in situ*. Ces analyses sont généralement prévues au cours de la phase 2 d'une étude de caractérisation environnementale.

4.2 Méthodes

La présente évaluation environnementale de phase 1 a comporté 3 étapes, soit une revue documentaire, une visite du site et des entrevues téléphoniques.

4.2.1 Revue documentaire

Les démarches suivantes ont été effectuées :

- Revue historique de la zone d'étude à partir de photographies aériennes de 1966, 1979, 1990 et 2001;
- Recherche auprès de la municipalité de Blanc-Sablon concernant l'utilisation passée des terrains traversés par la nouvelle route;
- Recherche de titres auprès du bureau de publicité des droits du gouvernement du Québec;
- Recherche auprès du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) concernant des avis d'infraction ou de non-conformité émis pour la zone d'étude;

- Recherche auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec (MRNF)–Direction du développement des hydrocarbures concernant la présence de dossiers pour la zone d'étude.

4.2.2 Visite du site

Des visites de la zone d'étude ont été effectuées en 2001 et 2006 par Monsieur Richard Perreault, biologiste chez Tecsalt Inc. De plus, Monsieur Jimmy Joncas, directeur des travaux publics et inspecteur municipal de 2003 jusqu'à tout récemment, fut consulté afin d'obtenir certaines informations relatives à la zone d'étude. Ces sources d'informations ont permis de documenter, d'observer et de photographier les différentes composantes d'intérêt reliées à la route (ex. ponceau, site de l'ancien dépotoir clandestin).

4.2.3 Entrevues

Une entrevue téléphonique a été réalisée avec Monsieur Jimmy Joncas afin de vérifier les différents éléments suivants: présence actuelle ou passée de produits pétroliers (ex. contenants, machinerie) et d'autres matières dangereuses (ex. BPC) dans la zone d'étude, produits de déglacage de la route utilisés en hiver, présence de déchets (domestiques, industriels) et régie des ruisseaux actuellement traversés par la route.

4.2.4 Analyse des données

Toutes les informations recueillies ont été analysées dans le but d'évaluer le potentiel de contamination de la zone d'étude.

4.3 Historique et utilisation passée de la zone d'étude

Les informations obtenues par la municipalité de Blanc-Sablon indiquent que dans la zone d'étude, les terrains occupés par la route actuelle n'avaient pas de vocation particulière avant l'implantation de la route 138. Selon le bureau de publicité des droits du gouvernement du Québec, les terrains qui, dans la zone d'étude sont traversés par la route 138, sont de propriété publique à 95 % alors que les autres sont cadastrés et privés ou cadastrés seulement. Les

registres de propriétés indiquent qu'aucun de ces terrains n'a été la propriété de compagnies pétrolières ou autres pratiquant des activités potentiellement contaminantes pour le sol.

L'analyse des photo aériennes de 1966, 1979, 1990 et 2001 effectuée par Monsieur Réjean Chiasson, photo interprète chez Tecsub Inc., indique que quelques changements de nature anthropique ont eu lieu dans la zone d'étude au cours de ces années. Ces changements ont principalement eu lieu dans la portion est de la zone d'étude, plus précisément au niveau du plateau, soit dans le haut de la Côte de Black Rock. Ces changements concernent l'implantation d'un belvédère, l'expansion graduelle d'une gravière/carrière, l'implantation d'une tour de transmission et le déplacement des lignes électriques du bord de la route vers l'intérieur des terres en 1995. Les photos aériennes révèlent également une légère expansion de la superficie résidentielle de la municipalité de Blanc-Sablon.

4.4 Éléments de vérification

4.4.1 Déchets

Un lieu potentiellement contaminé correspondant à un dépotoir à ciel ouvert est présent au niveau du plateau de la Côte de Black Rock, du côté sud de la route actuelle, au chaînage 9 + 700. Il est situé dans le bas du talus qui sépare la route actuelle et le golfe du Saint-Laurent (photo 1). Le nettoyage de ce site a été entrepris en 2003 par le comité ZIP Côte-Nord. Toutefois une quantité appréciable de déchets y a été observée lors d'une visite des lieux réalisée en novembre 2006 (voir photo 1), ce qui indique que le dépotoir est encore utilisé à ce jour. Selon des observations effectuées sur le terrain et les informations obtenues auprès de Monsieur Joncas et de Monsieur Guy Parenteau (ancien directeur de la ZIP Côte Nord), la nature des déchets retrouvés dans ce dépotoir est diversifiée. Il s'agit principalement de matières sèches : plastique, pièces d'automobile, matériaux de construction, divers objets domestiques (ex. : matelas, poêle, bonbonnes de gaz propane, etc.). Le site contient également des déchets tels que des contenants d'huile et de peinture, etc. Il est possible qu'une certaine quantité de déchets ait été enfouie lors des travaux de remblayage qui ont été effectués un an avant le nettoyage afin d'élargir l'accotement de la route à cet endroit précis de la Côte Black Rock. Selon Monsieur Parenteau, aucune analyse de sol n'a été effectuée suite au nettoyage.



Photo 1 **Dépotoir à ciel ouvert dans le bas du talus entre la route 138 (chaînage 9+700) et le golfe du Saint-Laurent (photo prise le 14 novembre 2006)**

4.4.2 Produits pétroliers et autres matières dangereuses

Selon Monsieur Joncas, des contenants d'hydrocarbures font partie des déchets présents dans le dépotoir situé dans la Côte de Black Rock. Cependant, aucun accident routier ayant impliqué des chargements de produits pétroliers ou matières dangereuses n'a été répertorié dans la zone d'étude. Toutefois, suite à certains accidents, des véhicules automobiles étaient temporairement abandonnés sur place. Aucune carcasse de véhicule n'était présente sur le site lors de la visite effectuée à l'automne 2006.

Une vérification auprès d'Hydro Québec a permis de déterminer que la présence de BPC (biphénylpolychlorés) dans les transformateurs électriques ne représente pas une source de contamination dans la zone d'étude. La concentration de BPC de 50 ppm ou moins garantie par Hydro Québec s'applique en effet à tous les transformateurs du réseau de distribution électrique sur le territoire. Pour sa part, le traitement des poteaux électriques à l'aide de PCP (polychlorophénols) est considéré comme étant léger et localisé, ce qui ne représente pas une source de contamination réelle pour la zone d'étude.

4.4.3 Gestion de l'eau

Au total, trois ruisseaux, dont un permanent, sont traversés par la route actuelle. Une évaluation sur le terrain par Monsieur Joncas révèle qu'actuellement, l'état des ponceaux est satisfaisant et permet un écoulement normal vers le golfe.

L'hiver, le déglacage de la Côte de Black Rock s'effectue à l'aide d'un mélange de calcium et de sable dont plusieurs tonnes sont utilisées à chaque année.

4.4.4 Recherche documentaire auprès des autorités gouvernementales

Les informations obtenues par la Direction du développement des hydrocarbures du ministère des Ressources naturelles et de la Faune indiquent qu'aucun dossier ne correspond à la zone d'étude. Par ailleurs, l'analyse des dossiers du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec a révélé qu'aucun avis d'infraction ou de non-conformité n'a été émis pour le secteur de la Côte de Black Rock.

5 ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

5.1 Méthode d'évaluation des impacts

5.1.1 Démarche générale

Le présent chapitre porte sur la synthèse des répercussions potentielles sur l'environnement des travaux nécessaires à la correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon. La méthode d'évaluation des impacts utilisée dans le cadre de la présente étude est conventionnelle et a déjà été mise à profit dans le cadre de nombreux autres projets routiers. Elle respecte en tout point les principes d'évaluation proposés dans la directive émise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour ce type de projet. Les lignes qui suivent en présentent les principales étapes.

La présente analyse d'impacts consiste essentiellement à identifier, à décrire et à évaluer les modifications du milieu physique ainsi que les impacts potentiels du projet de correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon sur les composantes des milieux biologique et humain. On entend par composante, tout élément des milieux naturel et humain qui peut subir un impact.

La méthode retenue pour évaluer l'importance des impacts du présent projet repose sur l'identification des sources d'impact et sur quatre critères, eux-mêmes subdivisés en trois classes, sur lesquels est fondée l'évaluation de l'importance de l'impact. Ces critères, qui sont décrits en détails ci-dessous, sont les suivants :

- la valeur de la composante;
- l'intensité de la perturbation;
- l'étendue de la perturbation ou la portée spatiale de l'impact;
- la durée de la perturbation ou la portée temporelle de l'impact.

La première étape consiste à identifier les sources d'impacts potentiels du projet à partir de la description technique présentée au chapitre 2 et de la connaissance des milieux physique, biologique et humain.

On procède par la suite à l'évaluation proprement dite des impacts potentiels du projet sur les composantes environnementales. Il faut tout d'abord déterminer la valeur environnementale de la composante. Par la suite, l'intensité de l'impact est évaluée à partir du niveau de perturbation anticipé et du degré de valorisation préalablement établi. Les deux critères qualitatifs portant respectivement sur la portée spatiale et temporelle de la perturbation sont aussi déterminés à cette étape. Enfin, l'importance de l'impact est déterminée à partir de l'intégration de ces quatre critères.

La troisième étape a pour but d'atténuer la portée ou d'éliminer les impacts négatifs anticipés en appliquant des mesures d'atténuation dont l'efficacité a été, dans la plupart des cas, expérimentée dans le cadre de projets similaires.

La dernière étape vise à évaluer les impacts résiduels du projet en anticipant le succès attendu des mesures d'atténuation proposées et ce, à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de projets antérieurs.

Pour les raisons évoquées à la section 2, le projet de correction de la Côte de Black Rock compte un seul tracé et le présent rapport ne contient donc aucune comparaison relative au degré d'impact qui pourrait être engendré par différentes options de tracé et de profil.

5.1.2 Critères d'évaluation de l'importance de l'impact

5.1.2.1 Valeur de la composante

La valorisation d'une composante du milieu résulte d'un compromis entre la valeur accordée à une composante par les spécialistes du domaine concerné, par les gestionnaires de la ressource ou du territoire affecté, par la littérature scientifique et par le public en général, soit les utilisateurs du milieu ou les populations locales ou régionales.

On comprendra donc que la valeur accordée à une composante du milieu correspond généralement à une donnée subjective fondée sur l'intégration de jugements de valeurs

provenant de spécialistes et du public, lesquels varient dans le temps et selon la situation de l'élément dans le milieu.

Pour certaines composantes, le compromis à faire entre les valeurs économique, biologique, esthétique, culturelle et patrimoniale résulte quelquefois d'un processus ardu où l'analyse scientifique cède parfois le pas au jugement subjectif de celui qui attribue la valeur. Il est facile de glisser du jugement de fait au jugement de valeur qui, de toute façon, reste nécessaire en bout de ligne.

La valeur accordée à une composante par les scientifiques peut être qualifiée de valeur intrinsèque (objective), tandis que celle accordée par le public est qualifiée de valeur extrinsèque d'une composante environnementale et implique un degré de subjectivité variable.

Idéalement, la valeur accordée à une composante par le public doit résulter d'une consultation des groupes susceptibles d'être affectés directement ou indirectement par le projet. Considérant la nature du présent projet de même que sa portée spatiale et temporelle, il n'a pas été jugé nécessaire de réaliser une consultation spécifiquement orientée sur la détermination de la valeur accordée aux composantes environnementales par le public.

Trois classes de valorisation des composantes environnementales ont été identifiées : forte, moyenne et faible.

Valorisation forte

Une composante se verra attribuer une forte valorisation si elle est protégée ou en voie de l'être par une loi, ou si sa protection ou sa conservation font l'objet d'un consensus entre les spécialistes et le public.

Valorisation moyenne

Une composante se verra attribuer une valorisation moyenne si elle présente des caractéristiques dont la conservation ou la protection représentent un sujet important de préoccupation, sans faire l'objet d'un consensus.

Valorisation faible

Une composante se verra attribuer une valorisation faible si sa conservation ou sa protection ne font pas ou peu l'objet de préoccupations de la part des spécialistes et du public.

Le tableau 5.1 présente la valeur accordée à chaque composante environnementale dans le cadre du projet de correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon.

Tableau 5.1
Valorisation des composantes environnementales

Composantes environnementales	Valorisation
Hydrologie et hydrodynamique	Moyenne
Qualité de l'eau	Forte
Profil du sol	Faible
Qualité des sols	Moyenne
Végétation terrestre	Moyenne
Faune aviaire	Forte
Faune semi-aquatique et terrestre	Forte
Utilisation du sol	Moyenne
Ambiance sonore	Moyenne
Qualité de l'air	Forte
Circulation et sécurité routière	Forte
Milieu bâti	Forte
Économie régionale	Forte
Infrastructures	Forte
Archéologie	Forte
Esthétique et paysage	Moyenne

5.1.2.2 Intensité de la perturbation

L'intensité de la perturbation concerne l'ampleur des modifications affectant le dynamisme ou la productivité d'un habitat, d'une espèce ou d'une communauté, ou l'utilisation d'une composante touchée par la source d'impact. Ces modifications sont évaluées en fonction de l'atteinte à l'intégrité de la composante dans son milieu et de sa vulnérabilité. Ce critère comprend trois classes, soit forte, moyenne et faible.

Intensité forte

Pour les composantes du milieu biologique, l'intensité est forte si elle détruit ou altère une population entière ou une proportion élevée de l'effectif de la population ou de l'habitat de l'espèce, pouvant entraîner le déclin de l'abondance ou un changement important de la répartition.

Pour les composantes du milieu humain, l'intensité est forte si elle affecte ou limite de manière importante et irréversible l'utilisation de la composante, une communauté ou une population régionale.

Intensité moyenne

Pour les composantes du milieu biologique, l'intensité est moyenne si elle touche une proportion moyenne de la population, de l'effectif de la population ou de l'habitat de l'espèce, sans mettre en cause l'intégrité de l'espèce, mais pouvant entraîner une diminution de l'abondance moyenne ou un changement de la répartition.

Pour les composantes du milieu humain, l'intensité est moyenne si elle affecte une partie d'une communauté ou d'une population régionale, ou si elle réduit significativement l'utilisation, la qualité ou l'intégrité de l'utilisation de la composante sans pour autant réduire de manière irréversible et complète son utilisation.

Intensité faible

Pour les composantes du milieu biologique, l'intensité est faible si elle touche une faible proportion de la population, de l'effectif de la population ou de l'habitat de l'espèce, ne met aucunement en cause l'intégrité de cette dernière et n'entraîne pas de diminution de l'abondance moyenne ou un changement de la répartition dépassant les fluctuations prévalant en conditions naturelles.

Pour les composantes du milieu humain, l'intensité est faible si elle affecte une faible partie d'une communauté ou d'une population régionale, ou si elle réduit partiellement l'utilisation, la qualité ou l'intégrité de l'usage de la composante sans pour autant mettre en cause sa vocation ou son usage.

5.1.2.3 Étendue de la perturbation ou portée spatiale de l'impact

L'étendue de l'impact correspond à son rayonnement. Elle peut être régionale, locale ou ponctuelle. Dans une certaine mesure, elle est indépendante des limites de la zone d'étude du projet. Une étendue régionale se rapporte à un vaste territoire qui pourrait, dans le cas présent, s'étendre sur une partie ou l'ensemble de la Côte-Nord, par exemple. Les zones régionale et d'influence du projet font partie de cette catégorie. Une étendue locale renvoie à une région plus restreinte comme les municipalités directement touchées par le projet. La zone d'étude restreinte fait partie de cette catégorie. Enfin, une étendue ponctuelle correspond à une perturbation bien circonscrite, touchant une faible superficie utilisée ou une superficie perceptible par un groupe restreint d'individus.

La portée spatiale comprend ainsi trois niveaux d'étendue : régionale, locale et ponctuelle.

Portée spatiale régionale

La portée spatiale de l'impact sur la composante est régionale si l'impact sur l'habitat de la population d'une espèce ou sur l'usage d'une ressource est ressenti par une collectivité

régionale sur le territoire d'une ou de plusieurs MRC, ou de plusieurs municipalités de la zone d'étude régionale.

Portée spatiale locale

La portée spatiale de l'impact sur la composante est locale si l'impact est ressenti sur une proportion limitée de l'habitat utilisé par une population d'une espèce ou sur une faible superficie relative de l'usage d'une ressource et éprouvé par une communauté locale ou par un groupe restreint d'utilisateurs. Un impact local n'affecte qu'un espace limité.

Portée spatiale ponctuelle

La portée spatiale de l'impact sur la composante est ponctuelle si l'impact est ressenti dans un espace très limité.

5.1.2.4 Durée de la perturbation ou portée temporelle de l'impact

La durée de la perturbation peut être temporaire ou permanente. Il importe ici de distinguer la durée de l'impact de la source d'impact. En effet, une source d'impact de courte durée (par exemple la turbidité causée par la manipulation de matériel en milieu aquatique) peut occasionner un impact de longue durée (par exemple le colmatage d'une frayère). Généralement, les activités de construction ou de réfection, qu'elles soient perçues de façon continue ou discontinue, ont une durée temporaire. La présence et l'exploitation des ouvrages ont, pour leur part, une durée permanente.

On définit ainsi trois classes de portée temporelle : longue, moyenne ou courte.

Portée temporelle longue

La portée temporelle de l'impact sur la composante est longue si l'impact est ressenti de façon continue ou discontinue pour la durée de vie de l'équipement ou sur une période affectant le recrutement naturel sur plusieurs générations d'une population animale ou végétale ou

plusieurs années de l'utilisation d'une ressource par une communauté ou une population régionale.

Portée temporelle moyenne

La portée temporelle de l'impact sur la composante est moyenne si l'impact est ressenti de façon continue ou discontinue sur une période de temps s'échelonnant de 1 à 5 ans ou sur une période affectant le recrutement naturel de quelques générations d'une population animale ou végétale ou l'utilisation d'une ressource par une communauté ou une population régionale.

Portée temporelle courte

La portée temporelle de l'impact sur la composante est courte si l'impact est ressenti pour une période de temps inférieure à une saison de reproduction ou d'usage d'une ressource, ou affecte une communauté ou une population de façon temporaire ou ponctuelle.

5.1.3 Détermination de l'importance de l'impact

L'importance d'un impact peut être qualifiée de faible, moyenne ou forte. L'importance de l'impact est déterminée à partir de l'intégration des quatre critères décrits ci-dessus, soit la valeur de la composante, la portée temporelle de l'impact, la portée spatiale de l'impact et l'intensité de la perturbation. Aucune pondération n'a été attribuée à ces critères. En effet, le consensus sur la pondération des critères est difficile à obtenir et varie selon les valeurs véhiculées par les évaluateurs. La reproductibilité de la méthode en est donc affectée. La grille permettant d'évaluer l'importance de l'impact est présentée au tableau 5.2.

Tableau 5.2
Grille de détermination de l'importance de l'impact

Valeur de la composante	Intensité de la perturbation	Portée spatiale de l'impact	Portée temporelle de l'impact	Importance de l'impact		
				Forte	Moyenne	Faible
Forte	Forte	Régionale	Longue	X		
			Moyenne	X		
			Courte		X	
		Zone d'influence (locale)	Longue	X		
			Moyenne	X		
			Courte		X	
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
	Moyenne	Régionale	Longue	X		
			Moyenne	X		
			Courte		X	
		Zone d'influence (locale)	Longue	X		
			Moyenne		X	
			Courte		X	
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
	Faible	Régionale	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
		Zone d'influence (locale)	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
Zone restreinte (ponctuelle)		Longue			X	
		Moyenne			X	
		Courte			X	

Tableau 5.2 (suite)
Grille de détermination de l'importance de l'impact

Valeur de la composante	Intensité de la perturbation	Portée spatiale de l'impact	Portée temporelle de l'impact	Importance de l'impact		
				Forte	Moyenne	Faible
Moyenne	Forte	Régionale	Longue	X		
			Moyenne	X		
			Courte		X	
		Zone d'influence (locale)	Longue	X		
			Moyenne		X	
			Courte		X	
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
	Moyenne	Régionale	Longue	X		
			Moyenne		X	
			Courte		X	
		Zone d'influence (locale)	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue		X	
			Moyenne			X
			Courte			X
	Faible	Régionale	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
		Zone d'influence (locale)	Longue		X	
			Moyenne			X
			Courte			X
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue			X
			Moyenne			X
			Courte			X

Tableau 5.2 (suite)
Grille de détermination de l'importance de l'impact

Valeur de la composante	Intensité de la perturbation	Portée spatiale de l'impact	Portée temporelle de l'impact	Importance de l'impact		
				Forte	Moyenne	Faible
Faible	Forte	Régionale	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
		Zone d'influence (locale)	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue			X
			Moyenne			X
			Courte			X
	Moyenne	Régionale	Longue		X	
			Moyenne		X	
			Courte			X
		Zone d'influence (locale)	Longue		X	
			Moyenne			X
			Courte			X
		Zone restreinte (ponctuelle)	Longue			X
			Moyenne			X
			Courte			X
	Faible	Régionale	Longue			X
			Moyenne			X
			Courte			X
		Zone d'influence (locale)	Longue			X
			Moyenne			X
			Courte			X
Zone restreinte (ponctuelle)		Longue			X	
		Moyenne			X	
		Courte			X	

5.1.4 Atténuation des impacts négatifs et évaluation de l'impact résiduel

Une fois établis le type et l'importance de l'impact, la possibilité d'atténuer les impacts négatifs est étudiée. Des mesures d'atténuation sont alors présentées et les impacts résiduels sont présentés sous forme de matrice.

L'évaluation des impacts résiduels constitue la dernière étape de l'évaluation des impacts. L'impact résiduel se définit comme l'impact qui demeure à la suite de l'application des mesures d'atténuation. L'évaluation des impacts résiduels est basée sur l'expérience vécue dans des projets semblables ainsi que sur les études de suivi qui en ont découlé.

5.2 Identification des sources d'impact

L'identification des sources d'impacts du projet consiste à déterminer toutes les activités susceptibles d'entraîner des modifications du milieu physique ou des impacts sur les composantes des milieux biologique et humain. L'identification des sources d'impact découle de la description technique du projet, de la connaissance des milieux biophysique et humain et d'enseignements tirés de projets similaires. Ces sources d'impacts sont distinguées pour les phases de mobilisation, construction et démobilisation du projet. La figure 5.1 présente la grille d'interrelations entre les composantes du milieu et les sources d'impacts.

Figure 5.1 Grille d'interrelations et sources d'impact potentielles

SOURCES D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU																
	MILIEU PHYSIQUE					MILIEU BIOLOGIQUE			MILIEU HUMAIN								
	EAU		SOL			Végétation terrestre	Faune aviaire	Faune semi-aquatique et terrestre	Utilisation du sol	Ambiance sonore	Qualité de l'air	Circulation et sécurité routière	Milieu bâti	Économie régionale	Infrastructures	Archéologie	Esthétique et paysage
Hydrologie	Qualité de l'eau	Profil et drainage	Érosion	Qualité													
MOBILISATION																	
Transport des engins et des équipements	N	N	N		N		N	N		N	N	N					
CONSTRUCTION																	
Débroussaillage, décapage et nettoyage des aires des travaux	N	N	N		N	N	N	N	N	N	N	N		PP			P
Installations de chantier et présence des travailleurs	N	N	N		N	N	N	N	N	N	N	N		PP			
Dynamitage	N	N	N		N		N	N	N	N	N	N					P
Remblais et déblais	N	N	N		N		N	N	N	N	N	NN/PPP*		PP	PPP		P
Nivellement, drainage et installation des ponceaux	N	N	N		N		N	N		N	N	NN/PPP		PP	PPP		P
Camionnage	N	N	N		N		N	N		N	N	N		PP			
Mise en place de la chaussée							N	N	N	N	N	NN/PPP		PP	PPP		P
DÉMOBILISATION																	
Transport des engins et des équipements	N	N	N		N		N	N		N	N	N					

Légende :

N : Impact de faible importance négative

NN : Impact d'importance moyenne négative

P : Impact de faible importance positive

PP : Impact d'importance moyenne positive

PPP : Impact de forte importance positive

Note NN/PPP : Ce code signifie qu'un impact de faible importance négative est appréhendé pour la phase construction et qu'un impact de forte importance positive est attendue en phase exploitation.

5.2.1 Mobilisation

La mobilisation comprendra les activités suivantes :

- Le transport de l'ensemble des engins de chantier, notamment la machinerie lourde, entre le point d'origine et les sites de travaux, ce qui implique la circulation de véhicules hors normes sur des voies publiques.
- L'installation du chantier, ce qui comprend l'aménagement de roulottes pour les bureaux et les locaux des entrepreneurs, de toilettes chimiques, d'un réservoir à carburant à double paroi pour alimenter les engins de chantier, d'un abri pour l'entretien des véhicules et d'un dépôt d'explosifs. Ce dernier sera aménagé conformément aux normes en vigueur et fera l'objet d'un contrôle par la Sûreté du Québec.
- La présence humaine ; entre 20 et 30 travailleurs seront sur place pendant les travaux.

5.2.2 Construction

La période de construction sera d'environ six mois. Les principales sources d'impact de la construction sont décrites ci-après.

Décapage et nettoyage

La correction du tracé de la route nécessitera le décapage et le nettoyage de la végétation sur une superficie d'environ 4,9 ha. Les travaux comprendront les activités suivantes :

- Les travaux de débroussaillage et le décapage du sol;
- Le prélèvement, le transport et l'épandage de matériaux d'emprunt en provenance des zones de dynamitage et de bancs d'emprunt autorisés pour les tronçons qui seront construits en remblais et l'excavation et le transport des matériaux excédentaires pour les tronçons qui seront construits en déblais;
- L'installation de ponceaux pour assurer un drainage adéquat de la route et du ruissellement.

Dynamitage

Des opérations de dynamitage sont prévues. Il s'agira de sautages séquentiels qui se traduiront, du point de vue sonore, par un grondement sourd de quelques secondes.

Excavation

Des travaux d'excavation seront nécessaires sur une longueur de 1560 m, soit sur 78 % de la longueur totale du tronçon de route qui sera modifié. On estime à environ 115 700 m³ le volume de roc à excaver.

Mise en place des remblais et asphaltage

La mise en place des matériaux de remblais et l'asphaltage de la nouvelle emprise de la route nécessiteront l'entrée de certains matériaux sur le site. Toutefois, l'asphalte ne sera pas préparé sur place mais transporté à partir d'un plan de fabrication situé à proximité.

Transport et disposition des matériaux et des rebuts

Les activités de construction nécessiteront du camionnage pour le transport du matériel sur le site et pour la disposition des matériaux de déblais. Tous les véhicules devront nécessairement emprunter les tronçons actuels de la route 138.

Les matériaux de déblais serviront à combler les zones où des remblais sont nécessaires. De plus, un banc d'emprunt (au Mont Parent – # 3571-0081) sera mis à la disposition de l'entrepreneur. Toutefois, le lieu choisi pour le concassage du roc excavé demeure à la discrétion de l'entrepreneur. Une activité importante de transport de matériaux aura donc lieu entre les aires d'excavation et de prélèvement des matériaux de remblais.

Il est estimé que le transport des matériaux de remblais à partir du banc d'emprunt nécessitera environ 1 300 voyages de camions artisans. Cette estimation comprend le transport aller-retour

des matériaux d'emprunt, dans l'éventualité où ceux-ci seraient prélevés au site proposé (site 571-0081).

Au cours des travaux, d'une durée de six mois, certaines phases de construction impliqueront un camionnage plus intensif. La période où l'achalandage atteindra son maximum (ex. période de transport de matériaux de remblais) pourrait totaliser une durée de 15 jours et correspondre à une moyenne de 200 voyages de camion par jour. Le transport des rebuts sera marginal et n'augmentera pas de façon significative le nombre de voyages. Plus spécifiquement, l'asphalte qui sera retiré de la chaussée déjà existante sera réutilisé comme matériel de remblais. Quant aux rebuts tels que les vieux ponceaux et le métal (glissières), l'entrepreneur en disposera dans des sites autorisés prévus à cet effet et selon les clauses en vigueur dans le *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG) du MTQ.

Main-d'œuvre et achats régionaux

Les différentes étapes de construction du projet nécessiteront l'embauche d'une main-d'œuvre régionale. Les travailleurs devront se déplacer quotidiennement entre leur lieu de résidence et le site des travaux car il n'y aura pas de campement sur le chantier. Cette activité créera une augmentation de la circulation ailleurs sur la route 138 en début et en fin de journée. De plus, la réalisation du projet nécessitera des achats de biens et de services.

5.2.3 Démobilisation

La démobilisation comprendra les activités suivantes :

- Le transport des engins de chantier entre le site des travaux et leur point d'origine, de même que le démantèlement des installations temporaires de chantier.
- Le réaménagement du site des travaux et la réparation, si requis, de la route 138.

La figure 5.2 décrit de façon plus précise, avec le chaînage, la nature des travaux sur chaque portion du tronçon de la Côte de Black Rock. Pour sa part, le tableau 5.3 offre un aperçu des interventions et une localisation des composantes du projet.

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

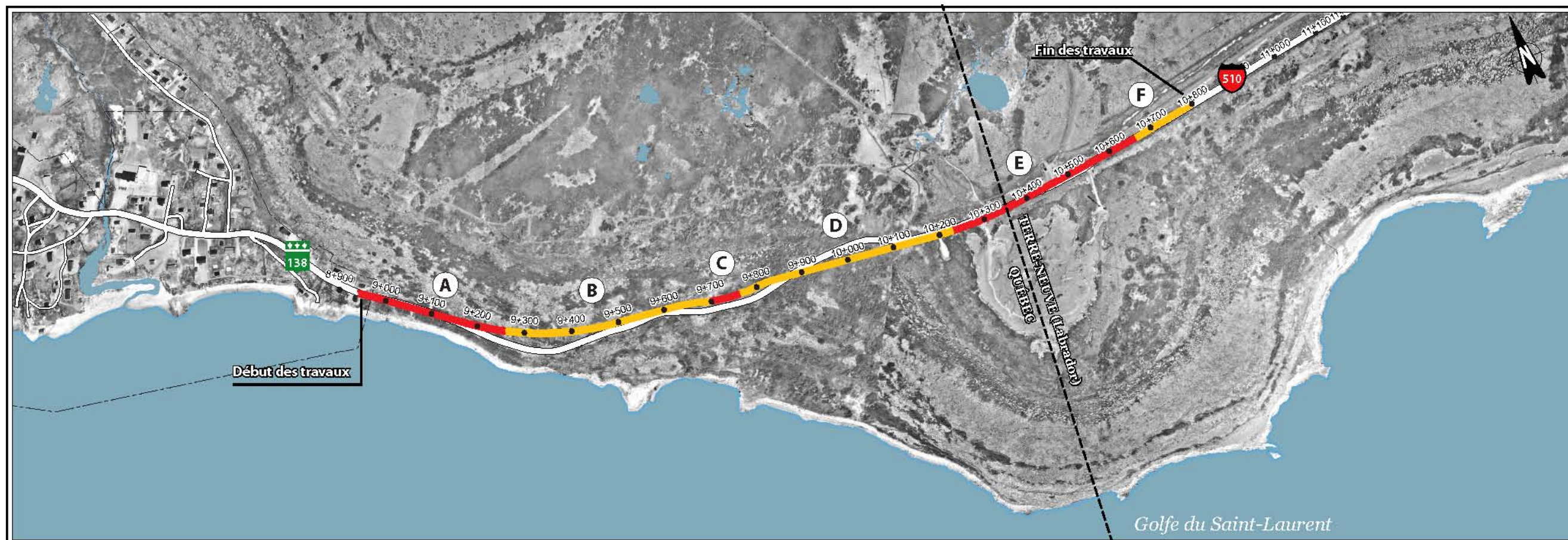








Figure 5.2 : Localisation partielle des interventions

- | | |
|---|---|
|  Tronçon A: Déblais côté nord
Remblais côté sud
ch 8+920 à 9+260 |  Tronçon D: Déblais côté nord et sud
ch 9+760 à 10+220 |
|  Tronçon B: Déblais côté nord et sud
ch 9+260 à 9+700 |  Tronçon E: Déblais côté nord
Remblais côté sud
ch 10+220 à 10+680 |
|  Tronçon C: Déblais côté nord
Remblais côté sud
ch 9+700 à 9+760 |  Tronçon F: Déblais côté nord et sud
ch 10+680 à 10+800 |

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

Échelle 1:10 000



Janvier 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : Tecsult, 2000.



Tableau 5.3
Description et localisation des composantes du projet

	ÉTAPE DE LA RÉALISATION	DESCRIPTION DES INTERVENTIONS	LOCALISATION	
			Intérieur des limites de l'emprise	Hors des limites de l'emprise
ACQUISITION DE L'EMPRISE	Acquisition de parties de lots privés	L'acquisition de parties de lots privés sera nécessaire.	Oui	Non
	Acquisition de lots industriels en partie ou en totalité	L'acquisition de lots industriels ne sera pas nécessaire.	Non	Non
RÉALISATION DU RÉAMÉNAGEMENT	Débroussaillage	Des superficies devront être décapées pour la réalisation des travaux de déblais. Les dépôts organiques seront récupérés pour le réaménagement de l'aire des travaux.	Oui	Non
	Déblais	Les volumes de déblais seront inférieurs aux remblais.	Oui	Oui
	Coupes de roc, dynamitage et concassage	L'élargissement des coupes dans le roc vers le nord permettra de réduire la problématique d'accumulation de neige. Le concasseur sera situé hors de l'emprise de route, probablement au site d'emprunt en raison de l'espace limité sur le site des travaux.	Oui	Oui
	Remblais et matériaux d'emprunt et concassage	Deux ou trois sources potentielles d'emprunt sont disponibles à proximité de Lourdes-de-Blanc-Sablon.	Oui	Oui
	Installation de ponceaux	Le drainage du site doit être revu en entier en raison du nouveau profil de la route. Des puisards seront installés de part et d'autre de la route afin d'empêcher l'accumulation d'eau. Le ponceau actuel en bas de la côte sera redimensionné pour en assurer l'efficacité.	Oui	Non applicable
	Disposition des matériaux de rebuts	Les matériaux de rebuts tels que les vieux ponceaux seront acheminés vers un site autorisé.	Non applicable	Oui
	Ancien pavage	Le pavage de la route actuelle représente un volume appréciable; l'asphalte sera recyclé et disposé dans les remblais.	Oui	Non applicable
	Camionnage	Les camions devront se déplacer pour le prélèvement des matériaux d'emprunt et la disposition des rebuts, ce qui augmentera l'achalandage.	Oui	Oui
	Déplacement du belvédère	Déplacement du belvédère actuel de 30 à 50 m (dans le même axe).	Oui	Oui (Belvédère)
APRÈS CONSTRUCTION	Rétrocession des anciens corridors	La correction du tracé nécessitera l'abandon de surfaces de la route 138 actuelle. Ces surfaces seront rétrocédées au MRN puisqu'elles font partie du domaine public.	Non	Oui

5.3 Identification des éléments sensibles du milieu

Cette section identifie les éléments du milieu susceptibles d'être touchés par les travaux en vue de corriger la Côte de Black Rock.

5.3.1 Milieu physique

Eau

Hydrologie et hydrodynamique : cette composante englobe les propriétés physiques des eaux de surface (débits, vitesse d'écoulement, fluctuations du niveau, etc.), incluant le ruissellement naturel.

Qualité de l'eau : on réfère ici aux paramètres physicochimiques des eaux de surface et souterraines.

Sol

Profil et drainage du sol : cet élément réfère à l'aspect des sols sur lesquels se déroulera l'ensemble des travaux (aménagement du chantier, déplacement de l'emprise de la route). Cette composante réfère également à toute modification aux zones de sols instables qui pourraient résulter de la réalisation des travaux.

Qualité du sol : cette composante réfère à toute source potentielle de contamination des sols qui pourrait résulter de la réalisation des travaux.

5.3.2 Milieu biologique

Végétation

Végétation aquatique et riveraine : la flore (ou végétation) aquatique et riveraine comprend toutes les associations végétales de la zone d'étude se développant en bordure des cours

d'eau et qui sont, à divers degrés, influencées par le milieu aquatique. Elle inclut les espèces menacées ou vulnérables.

Végétation terrestre : la flore (ou végétation) terrestre inclut toutes les associations végétales terrestres, arbustives et herbacées de la zone locale, y compris les espèces menacées ou vulnérables.

Faune

Faune aviaire : cet élément du milieu concerne toutes les espèces d'oiseaux qui fréquentent la zone d'étude, incluant les espèces menacées ou susceptibles d'être touchées par l'une ou l'autre des composantes du projet, de même que leurs habitats.

Faune semi-aquatique et terrestre : cet élément du milieu est représenté par tous les mammifères semi-aquatiques et terrestres présents dans la zone d'étude, ainsi que leurs habitats susceptibles d'être touchés par l'une ou l'autre des composantes du projet.

5.3.3 Milieu humain

Utilisation du sol : cette rubrique a trait à toute modification de l'utilisation actuelle ou future de l'espace terrestre qui résultera de la mise en place de la nouvelle infrastructure.

Ambiance sonore : cette composante réfère au dérangement qui pourrait résulter du bruit qui sera généré pendant la période de construction (dynamitage).

Qualité de l'air : cette composante réfère principalement à l'émission de poussières et de polluants atmosphériques qui résultera des travaux d'excavation et de remblayage, du transport de matériel et de la circulation de la machinerie.

Circulation et sécurité routière : cet aspect se rapporte aux caractéristiques de la circulation et de la sécurité routière qui peuvent être affectées lors des travaux.

Économie régionale : cet élément prend en considération tous les emplois et achats locaux et régionaux qui seront générés par le projet.

Infrastructures : cette composante fait référence aux nouvelles installations qui seront affectées par la réalisation du projet.

Archéologie : cet aspect se rapporte à toutes les zones de potentiel archéologique inventoriées dans la zone d'étude locale.

Esthétique et paysage : ces éléments concernent les portions homogènes de la zone locale possédant leurs propres caractéristiques visuelles : relief, végétation, utilisation du territoire, etc.

5.4 Description des impacts du projet et des mesures d'atténuation proposées

La présente section fournit une brève description des modifications du milieu physique entraînées par le projet et des impacts potentiels sur les composantes des milieux biologique et humain. Elle présente également les mesures d'atténuation qui devront être appliquées. La plupart de ces mesures sont tirées de projets similaires réalisés ailleurs au Québec. Certaines de ces mesures sont tirées du *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG) du MTQ et d'autres sont spécifiques au présent projet.

5.4.1 Liste des mesures d'atténuation

Afin d'alléger le texte, les principales mesures d'atténuation sont énumérées dans le tableau 5.4. Les chiffres dans le texte renvoient à cette liste.

Tableau 5.4
Principales mesures d'atténuation

Mesures d'atténuation générales
<ol style="list-style-type: none">1. Prévoir l'instauration et l'application d'un plan d'urgence en cas de déversement accidentel de contaminants. Placer à la vue des travailleurs une affiche indiquant les noms et numéros de téléphone des responsables et décrivant la structure d'alerte.2. S'assurer que l'entrepreneur se munisse d'une trousse d'urgence en cas de déversement comprenant au minimum des absorbants (serviettes, boudins, mousse de tourbe, etc.), des sacs de récupération et des obturateurs (tapis, pâte d'époxy, etc.).3. Prendre toutes les précautions possibles au moment du ravitaillement des véhicules et de la machinerie afin d'éviter d'éventuels déversements.4. S'assurer que les équipements servant à réduire ou à prévenir l'émission de contaminants soient toujours en bon état de fonctionnement. Lorsque l'émission de poussières par les véhicules lourds porte atteinte à la qualité de l'environnement, s'assurer que l'entrepreneur prenne les mesures nécessaires pour supprimer cette nuisance.5. En cas de déversement accidentel, effectuer les opérations visant à arrêter la fuite, confiner le produit et le récupérer. Restreindre certaines activités à des aires précises de façon à diminuer les risques environnementaux et imposer des mesures de protection adéquates (identifier des aires réservées à l'entreposage ou à la manipulation d'hydrocarbures et de produits dangereux, aires de nettoyage et aires de récupération des déchets dangereux).6. S'assurer que l'entrepreneur ne transporte en aucun cas des sols contaminés vers des sites qui ne sont pas autorisés par le MDDEP.7. S'assurer que l'entrepreneur trie les différents déchets produits sur le chantier selon la catégorie à laquelle ils appartiennent – déchets domestiques, matériaux secs ou matières résiduelles dangereuses – et en dispose dans le respect des lois et règlements en vigueur.8. Ne laisser aucun déchet exposé et susceptible d'attirer la faune sur le site des travaux. Les déchets présents en surface dans le dépotoir clandestin localisé au chaînage 9+700 seront récupéré et acheminés vers un site autorisé.9. S'assurer que l'entrepreneur fasse approuver, par la personne responsable de la surveillance environnementale des travaux, l'emplacement de toutes les aires réservées à des activités susceptibles d'altérer la qualité de l'environnement, notamment les aires réservées à l'entreposage ou à la manipulation d'hydrocarbures ou de matières dangereuses et les aires de récupération de matières dangereuses.

Tableau 5.4 (suite)
Principales mesures d'atténuation

Mesures d'atténuation spécifiques aux travaux de dynamitage
<p>10. Éviter de dynamiter entre 18 h et 8 h.</p> <p>11. Lors des opérations de dynamitage, minimiser la zone d'influence autour des sections de coupe par l'utilisation de délais de sautage et la réalisation d'un pré-clivage des parois permettraient.</p> <p>12. Élaborer un programme de communication visant à informer la population locale du calendrier et des horaires de dynamitage.</p>
Milieu aquatique (hydrologie et hydrodynamique, ruissellement)
<p>13. Orienter les eaux de ruissellement et de drainage de façon à ce qu'elles contournent les secteurs où les sols sont sensibles à l'érosion. S'il n'est pas possible de les dévier, mettre en place des aménagements de protection (berme ou rigole de détournement).</p> <p>14. Après les travaux, niveler le terrain perturbé afin de lui redonner une forme régulière et un drainage adéquat. Stabiliser au fur et à mesure les pentes et les zones remaniées.</p>
Milieu terrestre (sols, végétation, restauration du milieu)
<p>15. Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées, le déblayage, le remblayage et le nivellement des aires de travail (incluant les aires d'entreposage et les installations de chantier) afin de limiter les impacts sur la végétation et sur la faune, respecter la topographie naturelle et prévenir l'érosion.</p> <p>16. Une fois les travaux terminés, prendre les mesures nécessaires pour restaurer les éléments du milieu perturbés de façon à ce qu'ils retrouvent le plus rapidement possible leurs conditions d'origine. Enlever et recycler le pavage des tronçons à éliminer, scarifier les sous-fondations, remodeler le sol et l'hydrographie locale selon le profil du terrain naturel, ensemercer avec des espèces adaptées au milieu.</p>

Tableau 5.4 (suite)
Principales mesures d'atténuation

Milieu humain
17. Effectuer le nettoyage et la réparation des voies de circulation après les travaux.
18. Utiliser des bâches pour recouvrir la charge des camions.
19. Avant le début des travaux, informer les usagers de la route du calendrier de réalisation des travaux et de l'horaire du chantier par la mise en place d'une signalisation adéquate, par l'envoi d'une lettre au conseil municipal de Blanc-Sablon et des localités situées à l'est de la frontière du Labrador et par la diffusion de cette information dans les médias.
20. Mettre en place une signalisation adéquate afin d'assurer la sécurité des usager lors de la déviation temporaire de la route 138.
21. Assurer la protection des sites archéologiques inventoriés. Si des travaux sont prévus à proximité de ces sites, établir un périmètre de protection. Si des travaux sont prévus à l'intérieur de ce périmètre, procéder aux fouilles archéologiques avant le début des travaux et favoriser l'analyse et la mise en valeur des vestiges.
22. Pendant les travaux, en cas de découverte fortuite d'artéfacts archéologiques, suspendre toutes les activités, prévenir le responsable de l'environnement et aviser le ministère de la Culture et des Communications.

5.4.2 Impacts sur le milieu physique

Toute activité de construction sur un chantier est susceptible d'entraîner des modifications du milieu physique. Ces perturbations du milieu, qui sont de nature temporaire ou permanente, sont généralement de faible importance et peuvent être réduites par l'application de mesures d'atténuation.

5.4.2.1 Hydrologie et hydrodynamique

Le passage répété des véhicules de transport et de la machinerie crée des ornières, des ourlets et des monticules qui peuvent entraver le ruissellement et l'infiltration normale des eaux de surface. De plus, la mise en place des ponceaux peut causer des modifications au drainage local.

À l'étape de construction, les modifications anticipées à l'hydrologie, dont la valorisation est moyenne, seront temporaires (courte à moyenne durée), d'étendue locale et de faible intensité. L'ensemble des modifications anticipées sur l'hydrologie est donc considéré de faible importance et aucune mesure d'atténuation particulière n'y est associée. Cependant, il faudra accorder une attention particulière au drainage de la platière herbacée bordant le ruisseau, à environ 200 m de la route, où une plante (*Alchemilla filicaulis* var. *filicaulis*) figurant sur la liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées a été observée. La mise en œuvre des mesures d'atténuation 13 et 14 permettra d'éliminer les impacts sur l'hydrologie et le ruissellement en particulier, de telle manière que l'impact résiduel sera nul.

5.4.2.2 Qualité de l'eau

Les particules qui risquent d'être mises en suspension dans l'eau suite au décapage du sol et par la circulation de la machinerie, les déversements accidentels de contaminants ainsi que la contamination associée à l'ensemble des activités de construction peuvent altérer la qualité physico-chimique de l'eau de surface et souterraine. Toutefois, il faut souligner que les risques de mise en suspension de particules dans l'eau sont faibles, puisque les dépôts présents contiennent très peu de particules fines.

Par ailleurs, les risques d'affecter l'eau potable de Blanc-Sablon sont nuls, puisque l'eau de surface et souterraine alimentant ce réseau d'eau potable provient de la zone située à environ 1 km au nord-ouest de la municipalité, au pied du mont Bonenfant.

La qualité de l'eau est une composante à forte valorisation. Les modifications anticipées sur la qualité des eaux seront de courte ou moyenne durée, d'étendue locale et de faible intensité. L'ensemble des modifications anticipées sur la qualité des eaux sera donc de faible à moyenne importance.

L'application des mesures d'atténuation 1 à 7, 9, 15 et 16 permettra d'éviter que des déversements de contaminants se produisent ou d'intervenir rapidement et efficacement en cas d'accident. L'impact résiduel sur la qualité de l'eau est donc jugé nul.

5.4.2.3 Profil et drainage du sol

La circulation des camions et de la machinerie pour les travaux de décapage ainsi que le dynamitage et le terrassement provoquent la compaction des sols, affectent la pente et le drainage du sol. Le réaménagement du sol par la machinerie pourra causer une rupture de la pente d'équilibre et entraîner des phénomènes d'érosion partout où il y aura enlèvement de la couverture végétale et modification directe des matériaux constitutifs du sol. Toutefois, la nature peu érodable des matériaux de surface limite les risques d'érosion pendant la période des travaux.

Le profil et le drainage du sol sont des composantes faiblement valorisées dans la zone d'étude. De plus, les modifications anticipées au profil et au drainage du sol seront de faible intensité, ponctuelles et de courte à longue durée (dépendamment de l'endroit considéré). L'importance de la modification est donc jugée faible.

L'application des mesures d'atténuation 15 et 16 permettra de minimiser les modifications anticipées au profil et au drainage du sol. Après l'application des mesures d'atténuation proposées, l'impact résiduel du projet sur le profil du sol demeurera faible.

5.4.2.4 Qualité des sols

Les travaux prévus dans le cadre du projet présentent aussi un risque de contamination des sols, suite à de possibles fuites de produits pétroliers provenant des véhicules de transport et de la machinerie et par les bris d'équipements.

Dans la zone d'étude du projet, la qualité des sols est une composante modérément valorisée. Les modifications potentielles au sol seront de faible intensité et d'étendue locale. Elles peuvent cependant être de longue ou de courte durée, d'où une faible à moyenne importance de l'impact anticipé. L'application des mesures d'atténuation 1 à 7, 9, 15 et 16 permettra de réduire la portée des modifications anticipées sur cette composante du milieu.

Concernant le dépotoir clandestin, aucune intervention reliée au projet de correction de la Côte de Black-Rock n'interférera avec ce site. Toutefois, étant donné qu'à ce chaînage la route sera en zone de remblais et que les modifications apportées feront en sorte que l'altitude de l'emprise sera rehaussée, le dépotoir deviendra plus visible qu'il ne l'est actuellement à partir de la route. Par conséquent, préalablement à la réalisation des travaux, le dépotoir sera nettoyé par la récupération des rebuts localisés en surface.

Après l'application des mesures d'atténuation appropriées, l'impact résiduel des travaux de construction sur la qualité des sols est jugé de faible importance.

5.4.3 Impacts sur le milieu biologique

5.4.3.1 Végétation

Les travaux projetés nécessitent le décapage de la végétation sur une surface d'environ 4,9 ha. La végétation touchée est principalement composée de krummholz d'épinettes noires ou blanches, de feuillus tels que les aulnes, les saules ou les bouleaux dans les parties abritées. Dans les parties plus exposées, le sol et le roc sont colonisés par des mousses et des lichens ainsi que par des herbacées et des arbustes de la famille des éricacées. L'inventaire des plantes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, réalisé en 2000, a permis de corroborer les données du ministère à l'effet qu'il n'y a aucune plante rare répertoriée dans l'emprise de la route. Toutefois, il faudra porter une attention particulière aux colonies de deux espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables localisées près de l'emprise (voir figure 3.2). Pour ce faire, les colonies devront être localisées et circonscrites par des clôtures avant le début des travaux. Le surveillant de chantier devra s'assurer que les clôtures de protection restent en place pendant toute la durée des travaux. De plus, il devra avertir l'entrepreneur général et ses sous-traitants aux réunions de chantier de respecter une interdiction de circuler à proximité. À ce sujet, l'entrepreneur devra respecter les exigences du contrat relatives à la protection de l'environnement. Finalement, il faudra également accorder une attention spéciale à la platière herbacée bordant le ruisseau, située à moins de 200 m de la route, où l'espèce *Alchemilla filicaulis* var. *filicaulis* est aussi présente.

Par ailleurs, un inventaire complémentaire des plantes rares sera réalisé à l'été 2007 pour la partie du projet localisée au Labrador.

La valeur environnementale de la végétation terrestre est jugée moyenne et l'intensité de la perturbation est faible puisque le projet n'affectera qu'environ 4,9 ha de végétation terrestre. L'ensemble des superficies touchées par l'implantation de la nouvelle emprise est occupé par une végétation typique des milieux dénudés secs. La portée spatiale de l'impact est ponctuelle et sa portée temporelle est longue (permanente). L'impact du projet sur cette composante du milieu naturel est donc jugé faible.

L'application des mesures d'atténuation 15 et 16 permettra de limiter au minimum la superficie de végétation touchée par les travaux et de restaurer les éléments du milieu perturbés de façon à ce qu'ils retrouvent leur condition d'origine. En outre, l'inventaire des plantes rares réalisé en 2000 sera mis à jour à l'été 2007 et une vérification de la localisation exacte de la colonie de *Alchemilla filicaulis* var. *filicaulis* sera effectuée avant les travaux. Dans l'éventualité où une colonie pourrait être affectée par les travaux, cette dernière sera déplacée à l'extérieur de l'emprise projetée.

Avec l'application de ces mesures d'atténuation, l'impact résiduel du projet sur la végétation terrestre est jugé faible. En ce qui concerne la végétation aquatique et riveraine, la construction des nouvelles infrastructures n'aura aucun impact significatif, ces dernières étant pratiquement absentes du site des travaux.

5.4.3.2 Faune terrestre, aviaire et aquatique

Les activités susceptibles d'avoir une incidence sur la faune terrestre et aviaire sont le décapage de la végétation, le dynamitage, l'excavation, le transport de même que la présence de travailleurs. La première source potentielle d'impact conduira à une perte d'habitat, tandis que les autres activités se traduiront par un dérangement temporaire causé par le bruit et les vibrations. Ce dérangement pourra entraîner un déplacement temporaire de la faune présente vers l'extérieur de la zone des travaux. Il importe toutefois de noter que les travaux seront

effectués aux abords de la route existante et que l'utilisation de cet espace par la faune est limitée.

La faune terrestre, qui comprend des espèces comme le lièvre d'Amérique, et l'avifaune sont fortement valorisées par la population. Toutefois, l'intensité de la perturbation sera faible car une très faible proportion des populations animales fréquentant la région à l'étude pourrait être affectée par les pertes d'habitats ou le dérangement induit par les travaux de construction. La portée temporelle variera selon le type d'impact. Elle sera courte pour le dérangement associé aux travaux de construction et longue pour les pertes permanentes d'habitats occasionnées par la mise en place de la nouvelle infrastructure. Bien que des pertes d'habitats soient anticipées, l'importance de l'impact sur la faune terrestre et aviaire est jugée faible en raison des superficies limitées d'habitats fauniques affectées par le projet et de l'abondance des habitats similaires dans le milieu environnant.

Concernant la faune aquatique, aucun impact n'est anticipé sur ce groupe d'espèces. En effet, les trois ruisseaux traversés par le tronçon de route visé par les travaux ne constituent pas des habitats du poisson, en raison de la nature intermittente de deux de ceux-ci et de la présence d'obstacles infranchissables entre leur exutoire dans le golfe et l'emprise de la route.

En outre, tel que précisé par la mesure d'atténuation 15, toutes les précautions seront prises pour limiter au minimum les superficies qui devront être décapées pour la réalisation des travaux. La mesure d'atténuation 8 permettra quant à elle d'éviter d'attirer la faune sur le site des travaux.

Suite à l'application de ces mesures d'atténuation, l'impact résiduel des travaux sur la faune sera de faible importance.

5.4.4 Impacts sur le milieu humain

5.4.4.1 Utilisation du sol

Cette portion de la route est en majorité située sur des terres publiques. Seulement 5 % des terrains touchés sont cadastrés et privés ou cadastrés seulement. La réalisation de ce projet touchera des superficies variables des lots 94 (51 m²), 96 (1746 m²), 130 (752 m²), 128 (17 m²), 248 (80 m²) et 249 (66 m²). Ces superficies devront donc être acquises par le MTQ. Toutefois, celles-ci sont approximatives puisqu'elles sont calculées à partir de l'emprise suggérée. Concernant l'ancienne emprise de la route 138 non incluse dans le nouveau tracé, elle sera rétrocédée au MRNF. Enfin, aucune expropriation de bâtiment ne devra être réalisée dans le cadre de ce projet et aucun autre impact sur l'utilisation du sol n'est appréhendé.

La valorisation de l'utilisation du sol est moyenne, alors que l'intensité de la perturbation sera faible car peu de propriétaires seront touchés. La portée spatiale de l'impact sera ponctuelle, mais sa durée sera longue. L'importance de l'impact sur l'utilisation du sol sera par conséquent faible.

Les mesures de compensation financières qui seront négociées avec les propriétaires concernés pourront toutefois réduire l'importance de cet impact. L'impact résiduel sera faible.

5.4.4.2 Qualité de l'air et ambiance sonore

La circulation des véhicules et de la machinerie ainsi que les travaux d'excavation et de dynamitage perturberont temporairement et localement la qualité de l'air et l'ambiance sonore de la zone d'étude par l'émission de bruit, de poussières et de gaz polluants. L'exploitation du banc d'emprunt, situé à 4 km vers l'ouest, ainsi que le transport des matériaux de rebut impliquent qu'une partie de la population de Blanc-Sablon sera affectée par la circulation des camions.

Les résidents les plus rapprochés des travaux seront affectés lors des épisodes de dynamitage.

La qualité de l'air et l'ambiance sonore sont des composantes environnementales fortement valorisées par la population. L'intensité de la modification induite par la construction des nouvelles infrastructures sera moyenne, la portée spatiale de l'impact sera locale et la portée temporelle sera moyenne. L'importance de l'impact du projet est donc jugée moyenne.

L'application des mesures 4, 10, 12, 17 à 19 permettra de réduire de façon significative la portée des impacts potentiels de telle sorte que l'impact résiduel est jugé de faible importance.

5.4.4.3 Milieu bâti

Seules les vibrations causées par le dynamitage pourraient avoir un impact significatif sur le milieu bâti. En effet, des sautages effectués avec des charges importantes près des habitations pourraient causer des fissures aux fondations.

Toutefois, la distance entre le site des travaux et les habitations est suffisante pour que cet impact soit à peu près inexistant. En effet, tel que mentionné plus haut, les bâtiments habités les plus rapprochés sont situés à 160 m du début de la zone de dynamitage.

Le milieu bâti est une composante fortement valorisée par la population. L'intensité de la perturbation sera faible puisque ces travaux pourront avoir des impacts sur un nombre limité de citoyens. La portée spatiale de l'impact sera ponctuelle et la durée sera courte. L'importance de l'impact potentiel est donc jugée faible.

Tel qu'exposé plus haut, les risques d'impact sont à peu près inexistants. La mesure d'atténuation 11, qui vise à effectuer les travaux de dynamitage en minimisant la zone d'influence au strict minimum permettra de diminuer les risques d'impacts. Suite à l'application de la mesure 11 et en considérant que les bâtiments habités les plus proches sont localisés à 160 m de la première zone de dynamitage, l'impact résiduel est jugé nul.

5.4.4.4 Activités récréotouristiques

La correction de la portion de la route 138 visée par le projet aura pour conséquence pendant la période de construction de ralentir la circulation à l'est de Blanc-Sablon. En effet, il est possible que la circulation soit interrompue sporadiquement lors des activités de dynamitage. Il est estimé que, durant la période de construction qui s'échelonne sur une période de six mois, les travaux prévus pourraient inciter quelques personnes à éviter de circuler dans ces zones. Toutefois, aucun impact significatif n'y est associé puisque la circulation sera ralentie mais maintenue.

Bien que les impacts en phase construction soient négatifs, ceux associés à la phase exploitation sont positifs et de longue durée. Rappelons que le seul motif du projet est d'augmenter la sécurité des usagers dans ce secteur de la route 138.

5.4.4.5 Circulation et sécurité routière

Le transport des équipements, de la machinerie et des matériaux de déblais et de remblais ainsi que les mouvements du personnel de chantier auront pour conséquence d'augmenter la circulation dans la municipalité de Blanc-Sablon. L'achalandage routier sera d'intensité variable puisque certaines phases de construction pourront impliquer un camionnage plus intensif. Les travaux effectués sur la Côte de Black Rock affecteront quant à eux la fluidité de la circulation. Lors des opérations de dynamitage, entre autre, la circulation sera interrompue sur de courtes périodes. De façon globale, toutefois, la circulation ne fera pas l'objet d'une coupure complète car le nouveau tronçon chevauche le tronçon actuel en quelques endroits, permettant ainsi de maintenir la circulation routière pendant toute la période des travaux. D'ailleurs, le maintien de la fluidité de la circulation pendant la période de construction constitue la principale préoccupation des gestionnaires du Labrador qui ont été consultés sur le projet.

La valeur de cette composante est jugée forte. L'intensité de la perturbation sera moyenne car elle affectera l'ensemble de la population de la zone d'influence. La portée spatiale sera locale car les effets des travaux sur cette composante du milieu humain se feront ressentir sur une bonne partie de la municipalité de Blanc-Sablon. La portée temporelle sera moyenne.

L'importance de l'impact sur la circulation et la sécurité routière en phase de construction sera, par conséquent, moyenne.

Compte tenu de la faible distance à parcourir pour le transport des matériaux de déblais et de remblais et avec l'application des mesures d'atténuation 19 et 20 relatives à la mise en place d'un plan de communication et de signalisation adéquate, il est estimé que l'impact résiduel sera faible.

En phase d'exploitation, la correction des déficiences géométriques de la Côte de Black Rock permettra d'augmenter de façon significative la sécurité des usagers et la fluidité sur cette portion de la route 138. De plus, les modifications faciliteront les opérations de déneigement. En raison de la forte valeur accordée à la composante sécurité, de l'intensité moyenne de l'impact, de sa portée spatiale locale et de sa longue durée, l'importance de cet impact positif est jugée forte.

Cependant, ce secteur est propice aux avalanches, surtout pendant les périodes de neige abondante accompagnée de vents violents. Le risque d'avalanche sur la route 138 à l'est de Blanc-Sablon nécessite donc d'être évalué minutieusement. Dans l'éventualité où le risque s'avérerait réel, il y aurait lieu d'installer des structures protectrices (pare-neige et râteliers) sur le flanc de la montagne, afin d'atténuer l'impact des vents et de la neige sur la sécurité des utilisateurs et la fluidité de la circulation. À cet égard, une étude est actuellement en cours afin d'élaborer, à partir d'une modélisation numérique, les mesures d'atténuation les plus appropriées permettant de réduire les effets des vents ainsi que l'enneigement de la route. Les résultats de cette étude sont attendus prochainement.

5.4.4.6 Économie régionale

Ce projet de 4,7 millions \$ aura des répercussions positives sur l'économie locale et même régionale. Les retombées économiques seront de trois types : directes, indirectes et induites.

Les retombées directes se traduiront par l'attribution de contrats ou de sous-contrats aux entrepreneurs locaux et régionaux de même que par la création d'emplois pour les travailleurs.

Les retombées indirectes toucheront les emplois soutenus par les achats effectués aux fins du projet auprès de fournisseurs locaux ou régionaux. Par exemple, les entrepreneurs achèteront certains matériaux sur place, comme le carburant. Ils auront également recours aux services d'hébergement et de restauration offerts dans la région immédiate des travaux. Par ailleurs, les entrepreneurs pourront avoir recours aux services de sous-traitance pour diverses tâches telles que le régilage, le transport des matériaux hors chantier et les travaux d'excavation.

Les effets induits découleront de l'effet multiplicateur des revenus générés par le projet. Ils se feront sentir dans les commerces locaux, où les dépenses de consommation des travailleurs et des fournisseurs du chantier créeront nécessairement des emplois pendant la durée des travaux. En effet, tous les travailleurs venant de l'extérieur de la région se procureront certains biens et services offerts par le milieu.

Plus précisément, on estime que les retombées économiques régionales reliées au réaménagement de la Côte de Black Rock pourraient représenter près de la moitié de la valeur totale du projet, soit une somme variant de 1,5 à 2,0 millions. Cependant, ce montant est tributaire de l'organisation logistique qui sera appliquée par les entrepreneurs mandatés pour la réalisation des travaux.

La valeur de cette composante est considérée forte, alors que l'intensité de cet impact positif sera moyenne. La portée spatiale de l'impact économique sera régionale, alors que sa durée sera moyenne. En raison de ces facteurs, cet impact positif est donc jugé de forte importance.

5.4.4.7 Infrastructures

Le projet de correction de la Côte de Black Rock aura pour effet de rendre sécuritaire la circulation routière pour la population de cette région de la Basse Côte-Nord et des labradoriens qui viennent à Blanc-Sablon pour prendre le bateau vers l'île de Terre-Neuve. La sécurité des usagers représente d'ailleurs une importance grandissante depuis les dernières années, en raison des récentes rénovations du quai de Blanc-Sablon et de l'amorce du projet de construction de la Trans-Labradorienne. Ces deux facteurs sont responsables de

l'accroissement de la circulation et s'inscrivent, avec le projet de la Côte de Black Rock, dans un plan global d'amélioration du réseau de transport de la région.

Ces modifications aux infrastructures routières sont donc fortement valorisées par la population locale et même régionale. L'intensité de l'impact sera moyenne, la portée spatiale de ce réaménagement sera régionale et sa durée sera longue. L'importance de cet impact positif sera donc forte.

Par contre, le transport des matériaux de déblais et de remblais entre le banc d'emprunt et la Côte de Black Rock pourrait endommager la route 138. À moyen terme, cet impact sera toutefois éliminé car il est prévu, tel que stipulé dans la mesure 17, que les voies de circulation endommagées soient réparées après les travaux. Aucun impact résiduel n'est donc associé à cet aspect du projet.

Le projet implique que le belvédère soit agrandi et déplacé vers le golfe de 30 à 50 m et que son accès soit réaménagé.

5.4.4.8 Archéologie

La consultation des données de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) révèle la présence de quatre sites archéologiques préhistoriques dans ou à proximité de l'emprise, soit les sites EiBg-24, EiBg-25, EiBg-133 et EiBg-137 (figure 3.3). Cette consultation permet également de constater qu'une partie de l'emprise a fait l'objet d'un inventaire archéologique dans le cadre de l'implantation d'un réseau d'aqueducs et d'égouts (Pintal, 1998b). L'inventaire réalisé à l'été 2000 (Pintal, 2001) montre qu'un seul site archéologique connu, EiBg-137, se situe dans l'emprise du projet à l'étude. Plus précisément, on le trouve du côté nord de l'emprise à la hauteur du chaînage 0+980. Ce site préhistorique a fait l'objet d'une fouille archéologique et ces travaux ont permis de conclure que la majeure partie de ce site était suffisamment fouillée et qu'aucune autre intervention ne s'imposait (Pintal, 1998b).

Au cours de l'été 2000, un inventaire archéologique a couvert systématiquement l'emprise du projet. Outre une inspection visuelle complète des aires érodées, 20 sondages ont été effectués

et aucun nouveau site archéologique n'a été découvert. Ainsi, les travaux projetés auront peu, sinon aucun impact sur cette composante du milieu humain. La section du tracé située au Labrador fera l'objet d'un inventaire avant le début des travaux de construction.

Les mesures d'atténuation 21 et 22 permettront d'éliminer tout impact pouvant affecter cette composante du milieu humain. Dans l'éventualité de la découverte de sites archéologiques, ceux-ci seront évalués et, le cas échéant, fouillés ou protégés en vue de sauvegarder tous les artefacts et toutes les données nécessaires à leur compréhension. Sous réserve des résultats de l'inventaire archéologique qui sera réalisé avant le début des travaux dans la partie de l'emprise du projet située au Labrador, aucun impact résiduel n'est anticipé sur cette composante.

5.4.4.9 Esthétique et paysage

Les travaux auront pour conséquence de modifier le paysage entourant cette section de la route 138. D'une part, une superficie de 4,9 ha sera déboisée pour y construire le nouveau tracé de la route, ce qui aura un impact négatif temporaire sur le paysage. D'autre part, une surface équivalente de la route actuelle devra être restaurée dans le paysage, ce qui aura comme effet d'intégrer plus harmonieusement cette portion de la route 138 dans le paysage. À cette fin, les mesures de restauration suivantes devront être appliquées:

- Enlever et recycler le pavage des tronçons à éliminer;
- Scarifier les sous-fondations;
- Remodeler le sol et l'hydrographie locale selon le profil du terrain naturel;
- Ensemencer avec des espèces adaptées au milieu.

Malgré la présence du chantier pendant six mois, on peut estimer que, globalement, l'impact sur l'esthétique et le paysage entourant la Côte de Black Rock sera positif. Cette composante étant moyennement valorisée dans le secteur (le tourisme est une activité économique importante dans la région), cet impact positif est toutefois jugé de faible importance en raison de sa portée spatiale ponctuelle (environ 1,5 km), de sa longue portée temporelle et de sa faible intensité.

5.5 Impacts résiduels

Le tableau 5.5 offre une synthèse des impacts avant et après l'application des mesures d'atténuation. On y retrouve aussi les mesures d'atténuation spécifiques à chacun des impacts potentiels identifiés dans l'étude. Une synthèse plus détaillée des impacts ainsi que des mesures d'atténuation est présentée à l'annexe 2.

Tableau 5.5
Synthèse des impacts potentiels et des mesures d'atténuation

Composante	Valeur de la composante	Intensité de la perturbation	Portée spatiale	Portée temporelle	Nature et importance de l'impact	Mesures d'atténuation	Nature et importance de l'impact résiduel
Milieu physique							
Hydrologie et hydrodynamique	Moyenne	Faible	Locale	Courte à moyenne	Négatif – faible	13, 14	Nul
Qualité de l'eau	Forte	Faible	Locale	Courte à moyenne	Négatif – faible à moyenne	1 à 7, 9, 15, 16	Nul
Profil et drainage du sol	Faible	Faible	Ponctuelle	Courte à longue	Négatif – faible	15, 16	Négatif – faible
Qualité des sols	Moyenne	Faible	Locale	Courte à longue	Négatif – faible à moyenne	1 à 7, 9, 15, 16	Négatif – faible
Milieu biologique							
Végétation	Moyenne	Faible	Ponctuelle	Longue	Négatif – faible	15	Négatif – faible
Faune terrestre et aviaire	Forte	Faible	Ponctuelle	Courte à longue	Négatif – faible	8 et 15	Négatif – faible
Milieu humain							
Utilisation du sol	Moyenne	Faible	Ponctuelle	Longue	Négatif – faible	Compensations financières	Négatif – faible
Qualité de l'air et ambiance sonore	Forte	Moyenne	Locale	Moyenne	Négatif – moyenne	4, 10, 12, 18, 19	Négatif – faible
Milieu bâti	Forte	Faible	Ponctuelle	Courte	Négatif – faible	11	Nul
Circulation et sécurité routière (construction)	Forte	Moyenne	Locale	Moyenne	Négatif – moyenne	19, 20	Négatif – faible
Circulation et sécurité routière (exploitation)	Forte	Moyenne	Locale	Longue	Positif – forte	---	Positif – forte
Économie régionale	Forte	Moyenne	Régionale	Moyenne	Positif – forte	---	Positif – forte
Infrastructures	Forte	Moyenne	Régionale	Longue	Positif – forte	---	Positif – forte
Archéologie	Forte	Aucune	Aucune	Aucune	Aucun	21, 22	Aucun
Esthétique et paysage	Moyenne	Faible	Ponctuelle	Longue	Négatif – faible	Restauration	Positif – faible

6 PLAN DE MESURES D'URGENCE

Le MTQ élaborera durant la planification des travaux un plan des mesures d'urgence afin de s'assurer que l'entrepreneur réagisse adéquatement en cas d'accident. Ce plan présentera les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il référera au *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG) du MTQ, et plus particulièrement à son chapitre 7 portant sur les obligations et les responsabilités de l'entrepreneur en matière de protection de la propriété, de l'environnement et des habitats fauniques.

Le plan de mesures d'urgence du MTQ inclura les éléments suivants :

- Une description des différentes situations possibles d'accident. Dans ce cas-ci, seront principalement concernés les risques de déversement accidentel de contaminants dans l'environnement ainsi que la gestion des explosifs et de la circulation.
- Les informations pertinentes en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, équipements disponibles, etc.).
- La structure d'intervention en situation d'urgence et les modes de communication avec le MDDEP, la Sûreté du Québec, la municipalité de Blanc-Sablon et autres organisations concernées s'il y a lieu.
- Les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, signalisation, modalités d'évacuation, etc.).
- Les moyens pour alerter efficacement les personnes menacées par un sinistre, en concertation avec les autorités de la municipalité de Blanc-Sablon et du gouvernement.

Les mesures d'atténuation 1 à 5 constituent des moyens pour prévenir les situations de déversement accidentel de contaminants dans l'environnement ainsi que pour réagir lors d'une telle situation.

7 SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

La surveillance environnementale pendant la période de construction consiste à s'assurer que toutes les mesures d'atténuation retenues relativement à la protection de l'environnement naturel et humain seront mises à exécution de manière appropriée. L'application des mesures d'atténuation prévues au plan et devis et au CCDG sont sous la responsabilité du surveillant de chantier.

Tel que démontré dans la présente évaluation environnementale et après application des mesures d'atténuation, le projet de réfection de la Côte de Black Rock aura peu d'impacts négatifs sur les milieux naturel et humain. Les principales composantes sensibles, telles que les plantes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et les sites archéologiques, ne seront pas touchés par les travaux. De plus, le projet aura pour effet de rendre plus sécuritaire et plus fluide l'utilisation de cette portion de la route 138. Il est donc estimé qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer un suivi exhaustif pour ce projet. Par contre, les mesures d'atténuation relatives à chaque composante affectée par le projet seront intégrées au devis et l'entrepreneur sera tenu de les respecter.

Compte tenu des travaux de dynamitage, un suivi du milieu bâti pourrait être justifié. Pour ce faire, le MTQ pourrait prendre des photographies des fondations des bâtiments les plus rapprochés du site des travaux de dynamitage. Aussi, l'installation de sismographes à proximité des bâtiments les plus près permettrait d'enregistrer les vibrations dans le sol.

8 PLAN DE COMMUNICATION

8.1 Introduction

Depuis l'amorce des études relatives à la réfection de la Côte de Black Rock en 1998, plusieurs rencontres d'information et de consultation ont été tenues entre les représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ) et les intervenants du milieu concernés par le projet.

Ces rencontres avaient pour but d'informer les personnes rencontrées relativement aux principales caractéristiques du projet, de recueillir leurs préoccupations et de répondre à leurs interrogations. Cette consultation a permis de recueillir les commentaires et les demandes à considérer dans la poursuite des études, de préciser les mesures d'atténuation qu'il faudra envisager et de juger de l'acceptabilité du projet par le milieu.

8.2 Objectifs

Cette consultation visait trois objectifs :

- Présenter les principales caractéristiques du projet : options de profil et de tracé, ouvrages connexes comme le déplacement d'infrastructures (ligne de distribution et ligne téléphonique), réaménagement des accès et du belvédère et installation d'une borne d'accueil;
- Discuter des modalités de réalisation;
- Recueillir les préoccupations et les interrogations des personnes rencontrées.

Ces rencontres s'inscrivent dans la démarche globale de consultation prévue à l'étude d'effet et suggérée dans la Directive gouvernementale relative au projet, transmise par le ministère de l'Environnement (MENVQ) en novembre 1998.

8.3 Déroulement de la communication

Dans un premier temps, plusieurs réunions d'information ont été tenues entre les représentants de la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports et ceux de la municipalité de Blanc-Sablon.

Lors de chaque rencontre, l'état d'avancement du projet était décrit sommairement; par la suite, les personnes présentes faisaient part de leurs préoccupations et interrogations.

Dans un second temps, des échanges de correspondance ont été réalisés entre la Direction de la Côte-Nord du Ministère et les autorités concernées de Terre-Neuve et du Labrador. Les échanges ont porté essentiellement sur les normes applicables à la partie du projet localisée à l'intérieur du Labrador, sur les autorisations requises et sur les préoccupations des autorités responsables au Labrador.

Finalement, une présentation publique du projet a été réalisée le 21 novembre 2006 à Blanc-Sablon. La présentation a porté sur une brève description technique du projet, sur les impacts et les mesures d'atténuation. À la suite de la présentation, les personnes présentes ont pu faire part de leurs préoccupations et formuler leurs interrogations en regard des principales composantes du projet. Seulement sept personnes ont assisté à cette séance d'information, dont le maire de la municipalité de Blanc-Sablon.

8.4 Analyse des faits saillants de la communication

La démarche d'analyse socio-politique vise à cerner et à évaluer les préoccupations des publics concernés par le projet. Le degré d'importance de ces préoccupations détermine par la suite les enjeux potentiels que soulève le projet.

Le programme de communication mis en place par la Direction de la Côte-Nord du Ministère a permis d'identifier les préoccupations du milieu et des organismes gouvernementaux concernés par le projet.

8.4.1 Principales préoccupations

Les autorités labradoriennes concernées par la réfection de la Côte de Black considèrent que le projet proposé par le ministère des Transports du Québec est acceptable. Elles ont soulevé les préoccupations suivantes :

- Le projet doit tenir compte de l'augmentation prévisible de l'achalandage suite à la finalisation de la route Trans-labradorienne;
- Le ministère des Transports du Québec doit mettre en place une signalisation adéquate pendant toute la durée des travaux;
- Le ministère des Transports du Québec conserve la responsabilité des activités de construction et du contrôle de la circulation pendant les travaux;
- Le ministère des Transports du Québec doit informer adéquatement les résidents pendant toute la période des travaux et particulièrement lors des périodes de dynamitage.

Les commentaires et questions soulevés par les participants à la présentation publique du projet, réalisée à Blanc-Sablon le 21 novembre 2006, ont porté sur les points suivants :

Échéancier des travaux de construction

Question :

Plusieurs des personnes présentes font allusion au fait que le projet de réfection de la Côte de Black Rock a été initié il y a de nombreuses années et demandent aux représentants du ministère des Transports de préciser l'échéancier d'amorce des travaux.

En outre, certains participants à la rencontre d'information suggèrent au ministère des Transports d'amorcer les travaux dans les plus brefs délais puisque, selon eux, l'augmentation de l'achalandage prévisible suite à la finalisation de la route Trans-labradorienne au printemps 2009 rendra plus difficile la gestion de la circulation routière pendant la période de construction.

Réponse :

La Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports est tributaire des postes budgétaires consentis par le Conseil du Trésor et des délais attribuables à l'obtention des autorisations gouvernementales. En outre, des discussions sont présentement en cours avec les autorités responsables du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador puisque le projet chevauche la frontière entre le Québec et le Labrador.

Plantes rares

Question :

Certains élus municipaux demandent si des plantes rares ont été répertoriées dans l'emprise des travaux et si la présence de ces plantes peut retarder l'autorisation du projet par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Réponse :

Des colonies de plantes rares susceptibles d'être désignées menacées, vulnérables ou susceptibles de le devenir ont été identifiées à proximité de l'emprise de la route du côté du Québec, mais aucune dans l'aire même des travaux. Le ministère des Transports compte compléter l'inventaire des plantes rares pour la partie du projet localisée au Labrador à l'été 2007.

Le cas échéant, des mesures d'atténuation spécifiques seront intégrées à l'étude d'impact de façon à assurer la protection des plantes rares pendant les travaux de construction.

Sites archéologiques

Question :

Certains participants demandent si des sites archéologiques ont été identifiés dans l'emprise des travaux.

Réponse :

Aucun site archéologique n'a été identifié dans l'emprise de la route au Québec; l'inventaire archéologique sera complété à l'été 2007 pour la partie du projet située au Labrador.

Piste cyclable

Question :

Un participant demande si le projet élaboré par le Ministère comprend un accès pour une piste cyclable.

Réponse :

Le ministère des Transports n'a pas reçu de demande à cet effet de la municipalité de Blanc-Sablon; les cyclistes pourront circuler sur l'accotement d'une largeur de 2 m.

Dépotoir clandestin

Question :

Une des personnes présentes s'interroge sur les intentions du Ministère à l'égard du dépotoir clandestin localisé en bordure de la route.

Réponse :

Le Ministère étudie présentement les actions à entreprendre de manière à rendre le dépotoir moins visible de la route. Le site sera nettoyé des déchets solides jonchant le sol lors des travaux de réfection de la route.

Aménagement d'une voie lente

Question :

Un intervenant demande aux représentants du Ministère si ce dernier a envisagé la possibilité d'ajouter éventuellement une voie lente en prévision de l'augmentation prévisible de l'achalandage après la finalisation de la route Trans-labradorienne.

Réponse :

Les prévisions d'achalandage de ce tronçon de la route 138 sont bien en deçà des critères mis de l'avant par le ministère des Transports pour justifier l'ajout d'une troisième voie.

Plans et devis

Question :

Un intervenant demande si les plans et devis du projet sont complétés.

Réponse :

La préparation des plans et devis du projet n'est pas encore amorcée. Compte tenu de l'état d'avancement du projet et de la quantité des données techniques disponibles, cette étape sera d'une durée relativement courte.

Informations techniques

Question :

Un participant se demande comment il se fait que le Ministère ne dispose toujours pas de toutes les informations techniques considérant que le projet est à l'étude depuis longtemps.

Réponse :

Les études d'avant-projet de la réfection de la Côte de Black Rock sont très avancées. Seules quelques informations techniques restent à compléter. Par exemple, une étude des vents est en cours afin d'évaluer la nécessité de mettre en place des structures particulières visant à limiter l'accumulation de neige dans l'emprise et faciliter le déneigement.

Coût du projet

Question :

Un participant demande si le coût du projet est inclus dans le montant de 100 millions annoncé récemment par le Gouvernement du Québec pour le développement des liens routiers sur la Basse-Côte-Nord.

Réponse :

Les coûts de réfection de la Côte de Black Rock ne sont pas inclus dans les 100 millions d'investissement sur une période de 10 ans pour le développement de liens routiers sur la Basse-Côte-Nord annoncés par le Gouvernement du Québec en août 2006.

Projets connexes

Question :

Un participant demande si le Ministère des Transports est venu à Blanc-Sablon pour le seul projet de réfection de la Côte de Black Rock ou pour présenter d'autres projets comme celui de contournement à l'Anse-aux-dunes.

Réponse :

Le seul objectif de la présente session d'information est de présenter le projet de réfection de la Côte de Black Rock; le projet de contournement à l'Anse-aux-dunes en est encore à ses débuts.

8.5 Conclusion

Au terme du programme de communication, le ministère des Transports du Québec considère qu'après l'application du programme de mesures d'atténuation, le projet de réfection de la Côte de Black Rock ne présente pas d'impact négatif majeur. Tous les intervenants rencontrés s'entendent pour dire que le projet aura des impacts positifs sur la sécurité des utilisateurs.

Les informations obtenues suite à la réalisation du présent programme de communication permettront d'orienter les travaux dans la poursuite de la réalisation de l'étude environnementale du projet en cours. Elles facilitent en effet l'identification des sujets à traiter en priorité dans l'évaluation des impacts réels probables du projet sur l'environnement. Le programme de communication permet de s'assurer que les études en cours répondront aux attentes et préoccupations des communautés concernées par le projet.

9 CONCLUSION

La présente étude a permis de décrire le projet de correction du tracé de la Côte de Black Rock et d'évaluer les répercussions négatives et positives qui pourraient découler de sa réalisation.

Cette étude a donc permis de constater que la plupart des impacts négatifs du projet sont liés à la phase construction, donc temporaires et de nature réversible. Des mesures d'atténuation, dont l'efficacité a été démontrée dans le cadre de projets similaires, seront intégrées aux documents d'appels d'offres et au programme de surveillance environnementale, ce qui garantira l'absence de répercussions résiduelles significatives.

Tel que recommandé dans la directive émise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (annexe 3) pour la réalisation de l'étude d'impact, les autorités de la municipalité de Blanc-Sablon ont été rencontrées dans le cadre de la réalisation de cette étude d'impact, ce qui a permis d'intégrer leurs préoccupations et de proposer des mesures d'atténuation de façon à limiter la portée des impacts susceptibles d'affecter la population locale.

De plus, les personnes rencontrées lors de cette étude d'impact ont manifesté leur volonté que les travaux soient réalisés le plus tôt possible. Elles sont particulièrement sensibles à l'amélioration de la sécurité de la route 138 dans le secteur de Blanc-Sablon et aux retombées économiques locales engendrées par la réalisation de ce projet.

10 RÉFÉRENCES

Anseau, C., L. Bélanger, J.-F. Bergeron, Y. Bergeron, A. Bouchard, J. Brisson, L. de Grandpré, G. Gagnon, P. Grondin, C. Lavoie, G. Lessard, S. Payette, P.J.H. Richard, J.-P. Saucier, L. Sirois et L. Vasseur. 1996. *Écologie forestière dans Manuel de foresterie*. Publié en collaboration avec l'Ordre des ingénieurs forestiers du Québec. Les Presses de l'Université Laval, 1428 p.

Avramtchev L. 1983. Gîtes et minéraux du Québec, Région de la Côte-Nord, feuille de Blanc-Sablon. 12 p m-363.

Botalis. 2000. Rapport de l'inventaire floristique effectué dans le cadre d'une correction de route dans la région de Blanc-Sablon. Rapport remis au ministère des Transports du Québec, Direction de la Côte-Nord, Septembre 2000. 8 p. + annexe.

Centre de ressources humaines du Canada, Côte-Nord (CRHC), 1999 <http://www.rhdsc.gc.ca>

Centre de santé de la Basse Côte-Nord, 2004 <http://www.csssbcn.gouv.gc.ca/main.html>

Cyr, A. et J. Larivée. 1995. Atlas saisonnier des oiseaux du Québec. Les Presses de l'Université de Sherbrooke et la Société de loisir ornithologique de l'Estrie. 711 p.

Dubois J.-M. 1977. La déglaciation de la Côte-Nord du Saint-Laurent, analyse sommaire. Géographie physique et quaternaire, vol 31, p. 229-246.

Dubois J.-M., et L. St-Pierre. 1986. Cartes des matériaux d'emprunt et des zones de risques sur la moyenne Côte-Nord du Saint-Laurent. Numéros 92-93, ISSN 0710-0868.

Environnement Canada. 2007. La Voie verte. Site URL : http://www.climat.meteo.ec.gc.ca/climate_normals/results_f.html

Fondation Les Oiseleurs du Québec inc. 2000. Rapport d'inventaire de la faune aviaire le long du futur tracé de la route 138, Secteur de Blanc-Sablon, Basse-Côte-Nord, Côte Black Rock. Rapport remis au ministère des Transports du Québec, Direction de la Côte-Nord. Septembre 2000. 14 p.

Gauthier, J. et Y. Aubry (sous la direction de). 1995. Les oiseaux nicheurs du Québec : Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional. Association québécoise des groupes d'ornithologues, Société québécoise de protection des oiseaux, Service canadien de la faune, Environnement Canada, région du Québec, Montréal, xviii + 1295 p.

Gazette officielle du Québec. 2000. Liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées. Partie 2, Lois et règlements, 31 mai 2000, 132^e année, no 22, p. 3061-3065.

Lavoie, C., Payette, S. 1997. Domaine de la toundra forestière *dans* Manuel de foresterie. Publié en collaboration avec l'Ordre des ingénieurs forestiers du Québec. Les Presses de l'Université Laval, 1428 p.

Ministère des Ressources Naturelles et de la Faune. 2005. Plan régional de développement du territoire public de la Côte-Nord-Section récréotourisme, Direction régionale de la gestion du territoire public de la Côte-Nord, 2005, 124 p.

Morissette, P. et M. Garneau. 1995. Les plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et autres plantes rares de la région de Blanc-Sablon, Basse Côte-Nord. Rapport préparé pour le gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, Québec. 48 p.

MTQ. 1994. La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec. Bibliothèque nationale du Québec, 12 p.

MTQ. 1999. Modification à la géométrie de la route 138. Étude d'opportunité. N/RÉF : 97-08. Ministère des Transports du Québec.

Odum, E. P. 1971. Fundamentals of Ecology. W. B. Saunders. 574 p.

Paquin, J. 1998. Oiseaux du Québec et des Maritimes. Éditions Michel Quintin, 390 p.

Pêches et Océans Canada. 2005 <http://www.dfo-mpo.gc.ca>

Pintal, J.-Y. 1998a. Aux frontières de la mer : La préhistoire de Blanc-Sablon, coll. Dossiers 102, Ministère de la Culture, Québec.

Pintal, J.-Y. 1998b. Municipalité de Blanc-Sablon, réseau d'égout domestique, inventaires et fouilles archéologiques, rapport inédit remis à la Société québécoise d'assainissement des eaux, Québec.

Pintal, J.-Y. 2001. Inventaires archéologiques, Direction de la Côte-Nord, rapport inédit remis au ministère des Transports, Québec, 73 p. + 1 annexe

Ressources naturelles Canada, 2005 <http://www.nrcan-rncan.gc.ca/inter>

Transports Canada, 2005 <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/que/2005/05-q009f.htm>

ANNEXE 1

Documents transmis par la municipalité de Blanc-Sablon



MUNICIPALITÉ DE BLANC-SABLON - MUNICIPALITY OF BLANC-SABLON

C.P. 400 — 1149, boul. Dr Camille Marcoux, Lourdes-de-Blanc-Sablon (Québec) G0G 1W0
Téléphone / Phone : (418) 461-2707 • Télécopieur / Fax : (418) 461-2529

20-3571-1803

Lourdes-de-Blanc-Sablon, le 28 avril 1997

Ministère des Transports du Québec
625, boul. Laflèche
Baie-Comeau, Québec
G5C 1C5

À l'Attention de Monsieur Yvan Tremblay

MTQ	Direction de la Côte-Nord		
Directeur Inventaires Liaisons	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
01 MAI 1997			
Projets Support	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Carte	<input checked="" type="checkbox"/>

Monsieur,

Suite aux nombreuses plaintes déposées à notre bureau, le conseil municipal a adopté à l'unanimité à la séance régulière du conseil, le 8 avril 1997, la résolution 1997-066 ci-jointe.

La résolution est relative à une demande de modifications à être faites à la route 138 dans le secteur de la localité de Blanc-Sablon. Les chauffeurs de véhicules lourds et de camion-remorques se plaignent de l'étroitesse de la côte de Black Rock, des courbes accentuées à l'est de la pente de la rivière Blanc-Sablon et à l'ouest de la Station service Blanc-Sablon.

La route 138 dans le secteur de Blanc-Sablon est très achalandée surtout durant la période de navigation c'est-à-dire de mai à janvier. Tout le transport de marchandise pour le Labrador se fait via cette route et a des retombées économiques importantes pour notre municipalité.

Nous vous saurions grés d'étudier cette demande d'une grande importance pour nous.

Dans l'attente de vos nouvelles, veuillez accepter, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le maire


Alexandre Dumas Sr.

AD/rj

p.j. résolution 1997-066

PROVINCE DE QUÉBEC

MUNICIPALITÉ DE BLANC-SABLON

Extrait certifié et conforme de la séance régulière du conseil municipal tenue à la salle municipale de Lourdes-de-Blanc-Sablon, le 8 avril 1997 à 19:30 à laquelle est présent son honneur le maire M. Alexandre Dumas Sr.

et les conseillers : Paul Lavallée
Anthony Dumas
Armand Joncas
Donald Wellman

formant quorum sous la présidence du maire.

Mme Rollande Russell, secrétaire-trésorière de la Municipalité de Blanc-Sablon est aussi présente.

1997-066

DEMANDE AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC D'APPORTER DES MODIFICATIONS À LA ROUTE 138 DANS LE SECTEUR DE BLANC-SABLON

CONSIDÉRANT que les secteurs suivants de la route 138 sont considérés comme problématiques

- la côte de Black Rock
- la courbe à l'est du pont de Blanc-Sablon
- la courbe de l'Anse à l'ouest de Station Service Blanc-Sablon;

CONSIDÉRANT que dans un avenir prochain des travaux de revêtement devront être faits à la 138;

96005

28.4.97

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par **Donald Wellman**, appuyé par **Armand Joncas** et résolu unanimement que des modifications soient apportées aux endroits énumérés dans la présente :

- la côte de Black Rock
- la courbe à l'est du pont de Blanc-Sablon
- la courbe de l'Anse à l'ouest de Station Service Blanc-Sablon.

p.p. Rollande Russell
Rollande Russell, sec. trés.

98005

26-4-97

ANNEXE 2

Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation

Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation pour les phases mobilisation et démobilitation

Activité : Circulation des engins de chantier et installation du chantier de construction.

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesures d'atténuation particulières	Impact résiduel
Eau (hydrologie et qualité de l'eau)	<ul style="list-style-type: none"> Création d'ornières, d'ourlets et de monticules par la machinerie. Altération de la qualité des eaux par l'ajout de particules fines et des déversements accidentels liés aux déplacements de la machinerie. <p>Importance faible à moyenne et négative</p>	L'application des mesures 1 à 7, 9, 15 et 16 permettra d'éviter que des déversements de contaminants se produisent ou d'intervenir rapidement et efficacement en cas d'accident.	Impact résiduel nul
Sol (profil, drainage, érosion, qualité du sol)	La circulation de la machinerie et la mise en place du chantier modifieront les caractéristiques des sols en place en les compactant, en modifiant le drainage ou en les contaminant.	L'application des mesures 1 à 7,9, 15 et 16 permettra d'éviter que des déversements de contaminants se produisent ou d'intervenir rapidement et efficacement en cas d'accident.	Importance faible et négative
Faune (semi-aquatique, terrestre et aviaire)	<ul style="list-style-type: none"> La circulation de la machinerie ainsi que la présence des travailleurs aura pour effet de déranger la faune. Ce dérangement pourrait amener un déplacement temporaire. Selon le lieu d'installation du chantier, cette étape pourrait amener une perte d'habitats pour la faune avienne ou terrestre. <p>Importance faible et négative</p>	Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées (15).	Importance faible et négative
Ambiance sonore et qualité de l'air	La circulation de la machinerie et le transport des matériaux sur le site des travaux augmenteront le niveau de bruit, les rejets de gaz d'échappement et l'émission de poussière dans les secteurs habités.	L'application des mesures 4, de même que 17 à 19 permettra de réduire les impacts potentiels.	Importance faible et négative
Circulation et sécurité routière	Le transport de la machinerie et des équipements aura pour effet d'augmenter la circulation routière.	<ul style="list-style-type: none"> Avant le début des travaux, le MTQ informera les résidents du calendrier de réalisation des travaux et l'horaire du chantier (19). Mettre en place une signalisation adéquate afin d'assurer la sécurité des usagers lors de la déviation temporaire de la route 138 (20). 	Importance moyenne et négative

Synthèse des impacts et mesures d'atténuation en phase construction

Activité : Décapage et nettoyage des aires des travaux, dynamitage, coupe de roc, nivellement, transport des matériaux de déblais et de remblais, installation de ponceaux et de puisards, construction de la nouvelle chaussée.

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Eau (hydrologie et qualité de l'eau)	<ul style="list-style-type: none"> L'installation de ponceaux aura pour effet de modifier le drainage local. Les travaux prévus présentent un risque de contamination de l'eau et du sol par le biais de fuites possibles de produits pétroliers provenant des véhicules de transport et de la machinerie et par les bris d'équipements. <p>Importance faible à moyenne et négative</p>	L'application des mesures d'atténuation 1 à 7, 9, 15 et 16 permettra soit d'intervenir efficacement en cas de déversement, soit de diminuer les probabilités de contamination.	Impact résiduel nul
Sol (profil et drainage)	<p>Les travaux de décapage, le dynamitage et le terrassement auront pour effet de modifier le drainage du lieu des travaux.</p> <p>Importance faible et négative</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées (15). Une fois les travaux terminés, prendre les mesures nécessaires pour restaurer les éléments perturbés du milieu de façon à ce qu'ils retrouvent, le plus rapidement possible, leur condition d'origine (16). 	Importance faible et négative
Sol (qualité des sols)	<p>Les travaux prévus présentent aussi un risque de contamination du sol par le biais de fuites possibles de produits pétroliers provenant des véhicules de transport et de la machinerie et par les bris d'équipements.</p> <p>Importance faible à moyenne et négative</p>	L'application des mesures d'atténuation 1 à 7, 9, 15 et 16 permettra soit d'intervenir efficacement en cas de déversement, soit de diminuer les probabilités de contamination.	Importance faible et négative
Végétation	<p>La correction de la Côte de Black Rock aura pour effet d'éliminer la végétation terrestre (dénudé sec) sur une superficie de 4,9 ha.</p> <p>Importance faible et négative</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées (15). L'application de la mesure 16 qui vise à prendre les mesures nécessaires pour restaurer les éléments perturbés du milieu de façon à ce qu'ils retrouvent le plus rapidement possible leur condition d'origine permettra, quant à elle, d'accélérer la colonisation par la végétation du sol perturbé. 	<p>L'inventaire des plantes rares mené à l'été 2000 ainsi que les données du MENV permettent de confirmer qu'il n'y a aucune plante menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée dans l'aire des travaux située au Québec. Par ailleurs, un inventaire complémentaire des plantes rares sera réalisé à l'été 2007 pour la partie du projet localisée au Labrador.</p> <p>Importance faible et négative</p>

Synthèse des impacts et mesures d'atténuation en phase construction

Activité : *Décapage et nettoyage des aires des travaux, dynamitage, coupe de roc, nivellement, transport des matériaux de déblais et de remblais, installation de ponceaux et de puisards, construction de la nouvelle chaussée.*

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Faune (terrestre et avienne)	<ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des travaux de construction aura un impact temporaire ou permanent sur la faune locale. • Les impacts sont de deux ordres : la première source d'impact conduira à une perte d'habitats occasionnée par le décapage de la végétation, et l'autre se traduira par un dérangement occasionné par le bruit et les vibrations. Ce dérangement pourrait entraîner un déplacement temporaire de la faune présente à l'extérieur de la zone des travaux. <p style="text-align: center;">Importance faible et négative</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La mesure d'atténuation 15 permettra de limiter l'étendue et la durée de la perte d'habitats. • Il est aussi recommandé de ne laisser aucun déchet exposé susceptible d'attirer la faune sur le site des travaux (8). 	Importance faible et négative
Utilisation du sol	<p>Les travaux nécessitent que les lots 94, 96, 128, 130, 248 et 249 qui sont cadastrés et privés ou cadastrés seulement soient touchés par les travaux. Certains propriétaires devront donc être expropriés en partie.</p> <p style="text-align: center;">Importance faible et négative</p>	Des compensations financières seront négociées avec les propriétaires concernés.	Importance faible et négative
Qualité de l'air et ambiance sonore	<ul style="list-style-type: none"> • Les travaux de construction perturberont temporairement et localement la qualité de l'air et l'ambiance sonore de la zone restreinte d'étude. • L'exploitation du banc d'emprunt ainsi que le transport des matériaux de déblais vers ce site pour le concassage et leur retour au lieu de construction impliquent qu'une partie de la population de Blanc-Sablon (zone d'influence) sera affectée par le camionnage. • Les travaux de dynamitage se feront aussi ressentir sur une partie de la population de Blanc-Sablon. <p style="text-align: center;">Importance moyenne et négative</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le maintien en bon état des équipements servant à prévenir ou à réduire l'émission de contaminants (4). • Éviter de dynamiter entre 18h00 et 8h00 (10). • Élaborer un programme de communication visant à informer la population locale du calendrier et des horaires de dynamitage (12). • Utiliser des bâches pour recouvrir la charge des camions (18). • Avant le début des travaux, le MTQ informera les usagers de la route du calendrier de réalisation des travaux et de l'horaire du chantier (19). 	Importance faible et négative

Synthèse des impacts et mesures d'atténuation en phase construction

Activité : Décapage et nettoyage des aires des travaux, dynamitage, coupe de roc, nivellement, transport des matériaux de déblais et de remblais, installation de ponceaux et de puisards, construction de la nouvelle chaussée.

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Milieu bâti	Les vibrations causées par les travaux de dynamitage peuvent avoir un impact sur les fondations des bâtiments. Importance faible et négative	Lors des opérations de dynamitage, l'utilisation de délais de sautage et la réalisation d'un préclivage des parois permettraient de minimiser la zone d'influence autour des sections de coupe (11).	Suite à l'application de la mesure 11 et en considérant que les premiers bâtiments sont à 160 m de la première zone de dynamitage, l'impact résiduel est jugé nul. Impact nul
Activités récréotouristiques	Aucun impact significatif n'est associé à cette composante du milieu humain.	N/A	N/A
Circulation et sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> La circulation de la machinerie, de même que le transport des matériaux de déblai, ainsi que les mouvements du personnel de chantier auront comme conséquence d'augmenter la circulation dans la municipalité de Blanc-Sablon. Les travaux effectués sur la Côte de Black Rock affecteront quant à eux la fluidité de la circulation. Importance moyenne et négative	<ul style="list-style-type: none"> Avant le début des travaux, le MTQ informera les usagers du calendrier de réalisation des travaux et de l'horaire du chantier (signalisation adéquate, envoi d'une lettre au conseil municipal de Blanc-Sablon et des localités situées à l'est de la frontière du Labrador, diffusion médiatique de ces informations) (19). Mettre en place une signalisation adéquate lors de la déviation temporaire de la route 138 (20). 	Importance faible et négative
Économie régionale	Ce projet de 4,7 millions \$ aura des répercussions positives sur l'économie locale et même régionale. Les retombées économiques sont de trois types : directes, indirectes et induites. Importance forte et positive	N/A	Importance forte et positive

Synthèse des impacts et mesures d'atténuation en phase construction

Activité : Décapage et nettoyage des aires des travaux, dynamitage, coupe de roc, nivellement, transport des matériaux de déblais et de remblais, installation de ponceaux et de puisards, construction de la nouvelle chaussée.

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> Ces modifications aux infrastructures routières auront pour effet de rendre sécuritaire la circulation routière pour la population de cette partie de la Basse-Côte-Nord et des Terre-neuviens qui circulent sur cette portion de la route 138. Le transport des matériaux de déblai et de remblai entre le banc d'emprunt et la Côte de Black Rock, de même que la circulation induite par ce projet auront pour effet d'endommager la route 138. La correction de la route 138 nécessite que le belvédère actuel et son accès soient réaménagés. <p>Importance moyenne et positive</p>	<ul style="list-style-type: none"> La correction de la Côte de Black Rock constituant une demande de la municipalité de Blanc-Sablon, aucune mesure d'atténuation n'est proposée. Effectuer le nettoyage et la réparation des voies de circulation après les travaux (17). Amélioration du belvédère et de son accès. 	<ul style="list-style-type: none"> Il est estimé qu'aucun impact résiduel associé au bris de la route amené par la circulation ne sera observé à la suite de l'application de la mesure 17. Aucun impact n'est associé au déplacement du belvédère. <p>Importance globale forte et positive</p>
Archéologie	<p>L'inventaire réalisé à l'été 2000 a montré que les travaux projetés auront peu, sinon aucun impact sur cette composante du milieu humain. La section du tracé située au Labrador fera l'objet d'un inventaire avant le début des travaux de construction.</p> <p>Importance faible et négative</p>	<ul style="list-style-type: none"> La consultation des données de l'I.S.A.Q. ainsi qu'un inventaire mené au cours de l'été 2000 ont permis de confirmer qu'aucun site ne sera affecté par le projet. De plus, les mesures 21 et 22 qui visent à protéger les sites existants et à suspendre les travaux en cas de découverte d'artéfacts sont proposées. 	Aucun impact résiduel
Esthétique et paysage	<p>Les travaux auront pour conséquence de modifier le paysage de cette section de la route 138.</p> <p>Importance faible et positive</p>	N/A	Importance faible et positive

Synthèse des impacts et mesures d'atténuation en phase exploitation

Le réaménagement de cette portion de la 138 modifiera peu les impacts encourus en phase exploitation avant et après les modifications. En effet, le principal impact du réaménagement de la Côte de Black Rock est de rendre plus sécuritaire cette portion de la route 138. C'est pour cette raison que seul cet aspect est ici traité.

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Circulation et sécurité routière	Ce projet aura pour effet de rendre plus sécuritaire la Côte de Black Rock en éliminant les courbes au rayon non conforme et en adoucissant les pentes. Importance forte et positive	N/A	Importance forte et positive

ANNEXE 3

Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur
l'environnement d'un projet de route

