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

Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon

Dossier MDDEP: 3211-05-386

Résumé

Décembre 2007



05-14310-1000

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

Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon

Dossier MDDEP: 3211-05-386

Résumé

Décembre 2007

TABLE DES MATIÈRES

	page
1 INTRODUCTION	1
2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET	2
3 DESCRIPTION DU PROJET.....	4
4 DESCRIPTION DU MILIEU	7
4.1 Climat	7
4.2 Relief	7
4.3 Dépôts meubles.....	7
4.4 Physiographie et hydrologie	7
4.5 Milieu biologique.....	9
4.5.1 Végétation.....	9
4.5.2 Faune.....	10
4.6 Milieu humain	10
5 ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET	13
6 CALENDRIER ET COÛT DE RÉALISATION.....	20
7 BIBLIOGRAPHIE.....	21

Tableaux

Tableau 1	Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation	14
-----------	---	----

Figures

Figure 1	Zone d'étude.....	3
Figure 2	Profil en travers d'une route de type D : route collectrice ou locale.....	5
Figure 3	Tracé actuel et tracé proposé pour la côte de Black Rock	6
Figure 4	Composantes du milieu physique et biologique	8
Figure 5	Composantes du milieu humain	11

1 INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec souhaite procéder à la correction de la Côte de Black Rock, dans la municipalité de Blanc-Sablon. Ce projet fait suite à une demande formulée par la municipalité de Blanc-Sablon et transmise au ministère des Transports en 1997. Le projet consiste à rendre plus sécuritaire un tronçon de 1,9 km de la route 138 situé à l'est de Blanc-Sablon. Le projet permettra de corriger certaines caractéristiques géométriques de la route, tant en ce qui a trait au profil qu'aux rayons de certaines courbes qui ne sont pas conformes aux normes du Ministère.

Le projet permettra d'améliorer la visibilité des usagers de la route et rendra plus sécuritaire ce tronçon de la route 138, principalement par temps brumeux ou pluvieux en période hivernale.

Le ministère des Transports du Québec a mandaté la firme TecSult inc. pour réaliser l'étude d'impact du projet sur l'environnement.

Le présent rapport constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement (TecSult Inc., 2007a) et est soumis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, conformément à l'article 4 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* adopté en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Ce résumé tient également compte du rapport complémentaire de l'étude d'impact (TecSult Inc., 2007b) réalisé sur la base des questions et commentaires transmis par le MDDEP dans le cadre de la recevabilité de l'étude d'impact.

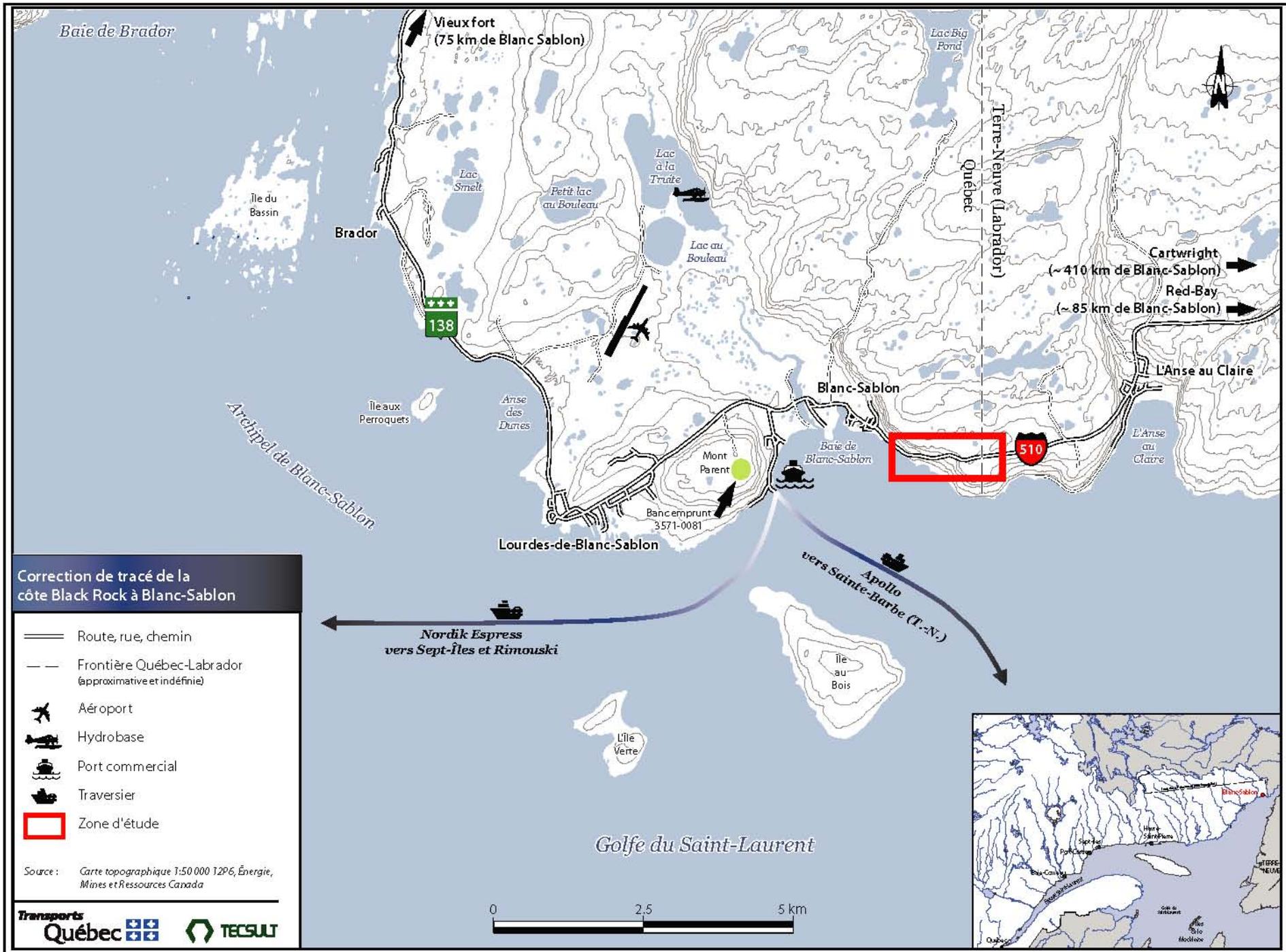
2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

La Côte de Black Rock est localisée en Basse Côte-Nord, à l'extrémité est du Québec. D'une longueur de 1,9 km, la côte correspond à un tronçon de la route 138, qui relie les villages de Vieux-Fort à l'ouest de Blanc-Sablon et de Cartwright à l'est, du côté du Labrador. La figure 1 localise le projet.

Ce tronçon de la route 138 comporte de sérieuses contraintes géométriques et pose des risques d'accident pour les usagers. Certaines sections de la route présentent une dénivelée importante, une largeur des voies et des accotements insuffisants et des rayons de courbure non-conformes aux normes du ministère des Transports pour une route dont la vitesse affichée est de 70 km/h. À ces anomalies de géométrie s'ajoutent certains problèmes de visibilité, particulièrement en période hivernale par temps brumeux ou pluvieux.

Le projet de correction de la Côte de Black Rock est d'autant justifié que la construction de la route Translabradorienne, amorcée depuis quelques années, sera terminée en 2009. Cette modification du réseau routier augmentera de façon significative l'achalandage routier, notamment en ce qui a trait au camionnage. Ceci aura comme conséquence d'augmenter les risques d'accidents routiers.

FIGURE 1 : Zone d'étude



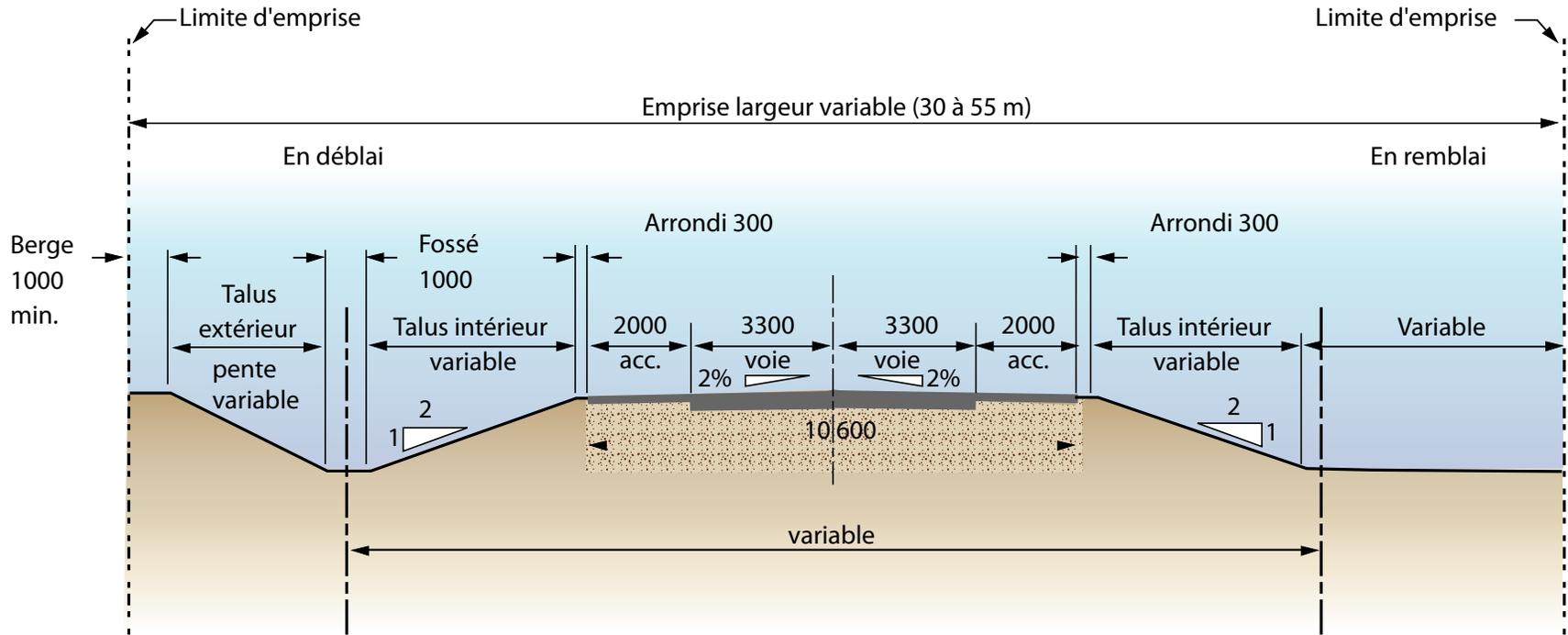
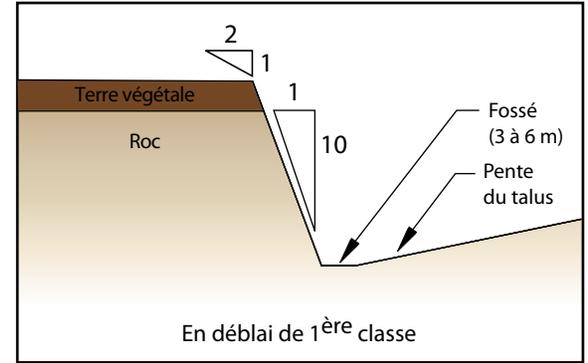
3 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet proposé par le ministère des Transports consiste à corriger un tronçon de 1,9 km de la route 138 compris entre la limite est de la municipalité de Blanc-Sablon et environ 400 m à l'est de la frontière séparant le Québec du Labrador. Le nouveau tronçon de route aura une largeur nominale moyenne de 62 m¹, avec une largeur de voie de 3,3 m et des accotements de 2,0 m. Ces nouvelles caractéristiques correspondent à celles d'une route collectrice avec un gabarit de chaussée de type D (figure 2) et un débit journalier de 500 à 2 000 véhicules. Le nouveau tracé aura trois courbes horizontales standard et trois courbes verticales reliées par 5 secteurs en pente variant de 1,84 à 8,84%. La figure 3 présente le nouveau tracé en comparaison avec le tracé actuel.

Les travaux connexes aux corrections de géométrie de ce tronçon de route comprennent le déplacement de 30 à 50 m du belvédère au sud de son emplacement actuel, de même que celui d'une ligne électrique et téléphonique et le réaménagement des accès existants en fonction du nouveau profil de la route.

¹ Suite à la réalisation d'une étude sur les conditions d'enneigement le long du tracé, la largeur nominale moyenne de la route est passée de 35 m, tel qu'indiqué dans l'étude d'impact, à 62 m.

FIGURE 2 : Profil en travers d'une route type D : route collectrice ou locale



Notes :

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

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

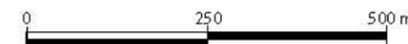


Figure 3 : Tracé actuel et tracé proposé pour la côte de Black Rock

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

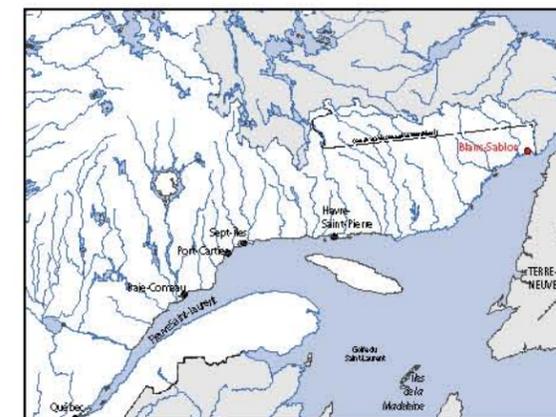
Sources : Photos aériennes 1:5 000
No. : Q66366-38, Q66366-39, Q66366-40 du Ministère des
Ressources naturelles, Photocarothèque québécoise,
Gouvernement du Québec

Échelle 1:10 000



Décembre 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : TECSULT, 2000.



4 DESCRIPTION DU MILIEU

4.1 Climat

Le climat qui prévaut dans la zone d'étude du projet est de type tempéré continental. 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. Les températures moyennes estivales et hivernales sont atténuées par la proximité de la mer. La zone littorale est englacée pendant une période d'environ quatre mois annuellement.

4.2 Relief

La région de Blanc-Sablon possède une topographie ponctuée de plateaux et de buttes sub-horizontales. La zone d'étude est caractérisée par deux sommets qui culminent à une altitude avoisinant une centaine de mètre au dessus du niveau de la mer, soit le mont Parent à l'ouest et le mont Bonenfant à l'est. Ce secteur est propice à la formation d'avalanches.

4.3 Dépôts meubles

Les matériaux meubles de la zone d'étude sont d'origine marine. Dans la partie ouest, les sables occupant les basses terres ont été transportés par la rivière Blanc-Sablon et remaniés par les eaux de la mer sous forme de terrasses ou de cordons littoraux (figure 4).

4.4 Physiographie et hydrologie

Le paysage de la zone d'étude est relativement ouvert et dégagé de toute forêt; la nature calcaire du socle paléozoïque et la forte humidité ambiante favorisent la diversité des plantes herbacées.

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

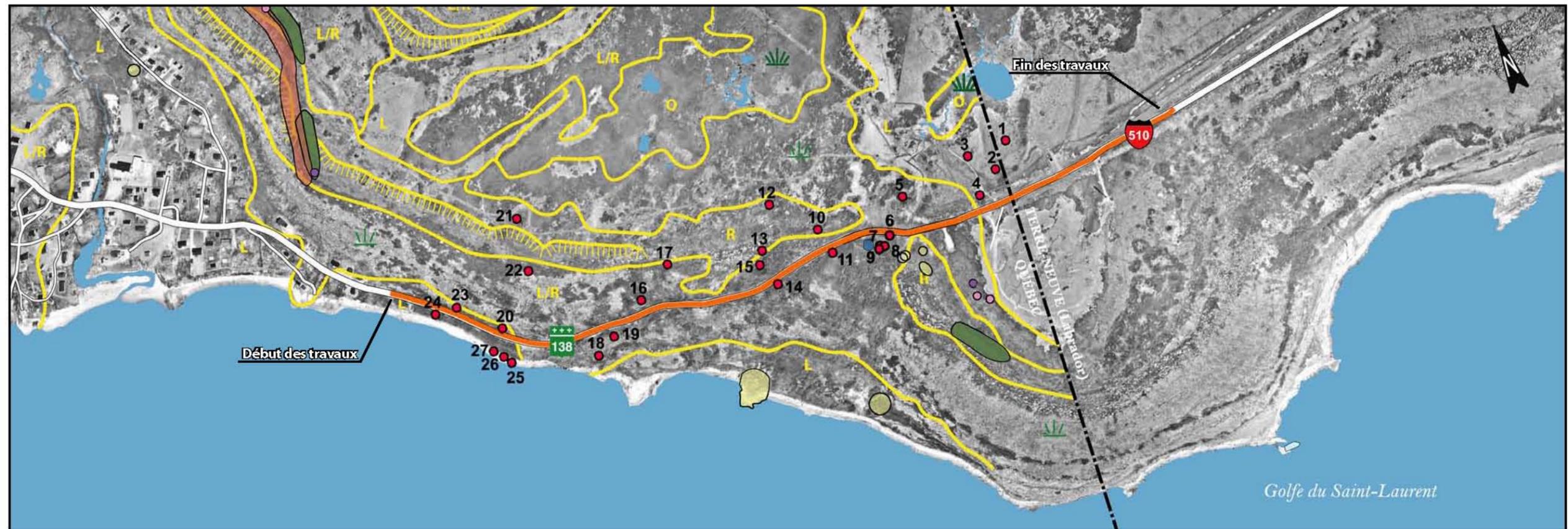


Figure 4: Composantes du milieu physique et biologique

Limites géomorphologiques

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

Végétation terrestre

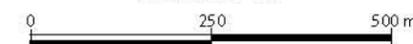
- ↙ Dénudé sec
- ↘ Dénudé humide

Répartition des espèces floristiques menacées ou vulnérables

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

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



Décembre 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : TECSULT, 2000.



Le tronçon de la route 138 visé par les travaux est traversé par quatre² ruisseaux, dont un permanent.

4.5 Milieu biologique

4.5.1 Végétation

La zone d'étude est caractérisée par une végétation de type toundra arbustive. Ce domaine bioclimatique se maintient en raison de caractéristiques climatiques associées à la proximité de la mer et l'influence des courants froids marins. Les arbres sont clairsemés et croissent essentiellement dans les zones abritées, dans les anciennes cuvettes de déflation et les bas de versants. Ailleurs, la végétation se présente souvent sous forme de bosquets rabougris (krumholz). Dans les endroits les plus exposés, les lichens et les mousses dominent le cortège floristique.

Tel que mentionné ci-haut, la nature calcaire des dépôts de surface et l'influence maritime sont propices à l'établissement de plantes vasculaires rares, menacées ou vulnérables. Dans cette perspective, deux inventaires des plantes rares ont été menés à l'intérieur des limites de la future emprise de la route, respectivement en 2000 et 2007. Ces inventaires ont mené à l'identification de six plantes vasculaires figurant sur la liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées soit : *Alchemilla filicaulis* ssp. *Filicaulis*, *Astragalus robbinsii* var. *fernaldii*, *Festuca hyperborea*, *Festuca frederikseniae*, *Gentianella propinqua* ssp. *Propinqua* et *Dryopteris filix-mas*. Toutes ces espèces ont été observées à l'extérieur des limites de la future emprise à l'exception de la dernière. En effet, lors de l'inventaire réalisé en juillet 2007, quatre concentrations de *Dryopteris filix-mas* ont été détectées à l'intérieur des limites projetées de la future emprise (figure 4).

Suite à ces nouvelles observations, le ministère des Transports procédera, avant le début des travaux, au déplacement des deux colonies les plus directement menacées par la réalisation du projet dans un habitat comparable situé à l'extérieur de la future emprise. En ce qui a trait aux

² Des relevés complémentaires, réalisés après le dépôt de l'étude d'impact (Tecsult Inc, 2007a), ont permis d'identifier un nouveau ruisseau intermittent le long du nouveau tracé de la route.

deux autres colonies recensées dans la zone des travaux, le ministère des Transports mettra en place diverses mesures de protection afin d'assurer leur pérennité.

4.5.2 Faune

Les sources d'information traitant de la faune présente dans la région de Blanc-Sablon sont relativement rares. Toutefois, tout porte à croire que dans la zone d'étude du projet, les ressources animales de l'intérieur du territoire sont peu diversifiées et relativement dispersées.

L'emprise de la route est traversée par quatre ruisseaux dont un permanent et trois intermittents. Ces cours d'eau ne constituent pas des habitats propices pour la faune aquatique. En effet, lors d'une visite effectuée en juillet 2007, deux d'entre eux étaient complètement asséchés alors qu'un mince filet d'eau coulait dans le dernier.

Selon les informations disponibles, aucune espèce animale désignée menacée, vulnérable ou susceptible de l'être en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01) n'aurait été observée dans la zone d'étude du projet.

4.6 **Milieu humain**

La municipalité de Blanc-Sablon se situe dans la région administrative de la Côte-Nord (09). Cette dernière est constituée des villages de Blanc-Sablon, Lourdes-de-Blanc-Sablon et de Brador. 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.

La municipalité de Blanc-Sablon ne possède pas de schéma d'aménagement. Le plan d'urbanisme de la municipalité est actuellement en préparation. Le projet de correction de la Côte de Black Rock se situe dans une zone ressource du plan de zonage de la municipalité de Blanc-Sablon (figure 5).

Selon les données du dernier recensement de Statistique Canada, en 2001, la municipalité de Blanc-Sablon comptait 1 201 habitants, ce qui est en légère baisse par rapport aux données du recensement précédent de 1996.

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

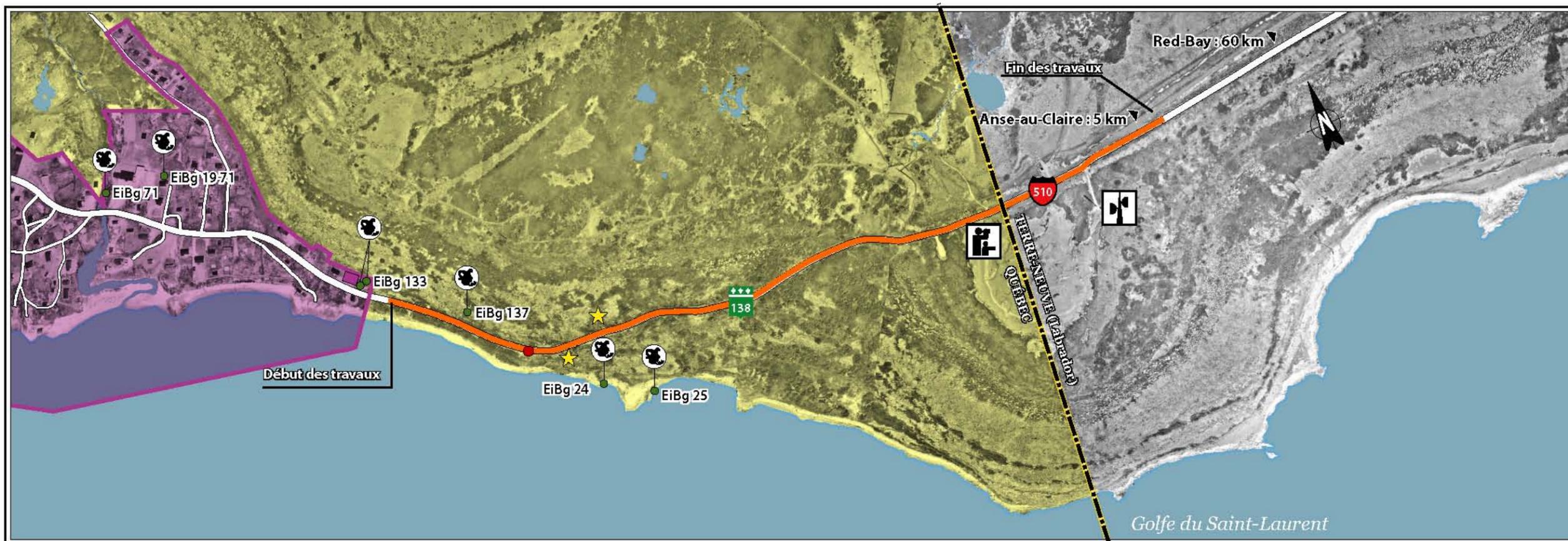


Figure 5 : Composantes du milieu humain

Vocation dominante

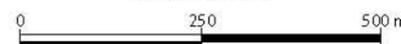
- Village
- Ressource
- Limite municipale
- Frontière Québec-Labrador (approximative et indéfinie)
- 🌐
Site archéologique

Infrastructure

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

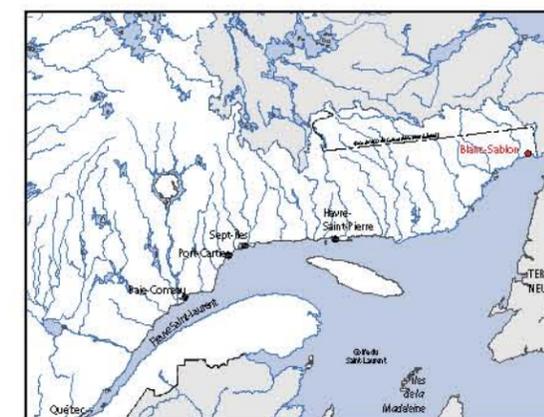
Sources : Photos aériennes 1:5 000
 No. : Q66366-38, Q66366-39, Q66366-40 du Ministère des
 Ressources naturelles, Photocar tothèque québécoise,
 Gouvernement du Québec

Échelle 1:10 000



Décembre 2007

Cartographie, infographie et conception
 graphique: TecSult, 2000.



La localité de Blanc-Sablon est raccordée aux agglomérations voisines via la route 138 qui joue le rôle d'une desserte interrégionale. D'une longueur de 75 km, ce tronçon routier rattache les localités québécoises comprises entre Vieux-Fort et Blanc-Sablon et, à l'est, rejoint la route 510 au Labrador jusqu'à Cartwright en passant par l'Anse au Claire et Red-Bay.

En période hivernale, Blanc-Sablon est relié au reste du Québec grâce à une piste de motoneige d'une longueur de près de 400 km. En période d'eau libre, deux bateaux assurent le transport maritime, soit le Nordik-Express qui relie Blanc-Sablon aux autres villages de la Côte-Nord et le Apollo qui relie Blanc-Sablon à Sainte-Barbe (Terre-Neuve).

En ce qui a trait au transport aérien, Blanc-Sablon est desservi par un aéroport local qui est opéré par Transport Canada.

5 ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET

La correction de la Côte de Black Rock induira diverses sources d'impact sur l'environnement et le milieu humain. Parmi celles-ci mentionnons la mobilisation et la circulation des engins de chantier, la présence de travailleurs, diverses activités de construction comme le décapage et le débroussaillage, le dynamitage, le transport routier des déblais et remblais, de même que la mise en place des ponceaux et de la chaussée. Certaines de ces activités auront cours pendant une période relativement brève, tandis que d'autres se poursuivront pendant toute la période des travaux, période évaluée à environ six mois.

Les principales modifications susceptibles d'être induites par la réalisation du projet sont décrites dans le tableau présenté ci-dessous.

Tableau 1 Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation

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)	<p>Altération de la qualité des eaux de surface par la mise en circulation de particules fines et risque de déversement accidentel liés aux travaux de décapage, de dynamitage, de terrassement et aux déplacements de la machinerie.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible, ponctuelle et négative</p>	<p>Les équipements servant à réduire ou à prévenir l'émission de contaminants doivent être toujours en bon état de fonctionnement (4)*.</p> <p>Un plan d'urgence sera instauré en cas de déversement accidentel de contaminants (1). Si un déversement accidentel se produisait pendant les travaux, 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 (5).</p> <p>Orienter les eaux de ruissellement et de drainage de façon à limiter l'érosion (13).</p> <p>Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées (15).</p> <p>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, leurs conditions d'origines (16)</p>	<p>Le lieu du chantier n'est pas encore connu mais sa mise en place nécessitera probablement des modifications temporaires au drainage, et à la qualité des eaux.</p> <p>Importance de l'impact résiduel : Faible, ponctuel et négatif</p>

* Les numéros entre parenthèses font référence à la liste des mesures d'atténuation présentée dans le rapport d'étude d'impact (Tecsult, 2007a).

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Sol (profil, drainage, érosion, qualité du sol)	<p>La circulation de la machinerie et la mise en place du chantier modifieront les caractéristiques des sols en place en les compactant ou en modifiant le drainage. Il existe également des risques de contamination résultant d'un déversement accidentel.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible, ponctuelle et négative</p>	<p>Les mesures 1, 4 et 5 proposées pour la composante eau permettront ici aussi de prévenir ou de limiter les impacts dus aux déversements accidentels alors que les mesures 15 et 16 permettront soit de minimiser les surface à décaper, soit d'accélérer la restauration du site des travaux.</p>	<p>Importance de l'impact résiduel : Faible et négatif</p>
Faune (aquatique, semi-aquatique, terrestre et aviaire)	<p>Le bruit causé par la circulation de la machinerie ainsi que la présence des travailleurs auront pour effet de déranger la faune aviaire et terrestre. Ce dérangement pourrait amener un déplacement temporaire.</p> <p>Aucun impact n'est anticipé sur la faune aquatique.</p> <p>Selon le lieu d'installation du chantier, cette étape pourrait amener une perte temporaire d'habitats pour la faune avienne ou terrestre.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible et négatif</p>	<p>Ne laisser aucun déchet sur le site des travaux susceptible d'attirer la faune (8). Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées (15).</p>	<p>Importance de l'impact résiduel : Faible et négatif</p>

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Qualité de l'air et ambiance sonore	<p>Le transport de la machinerie et des matériaux sur le site des travaux augmentera le niveau de bruit, les rejets de gaz d'échappement et la quantité de poussières dans les secteurs habités.</p> <p>L'exploitation du banc d'emprunt ainsi que le transport des matériaux de déblais et de remblai impliquent qu'une partie de la population de Blanc-Sablon (zone d'influence) sera affectée par le camionnage.</p> <p>Les travaux de dynamitage se feront aussi ressentir sur une partie de la population de Blanc-Sablon.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible et négatif</p>	<p>Les équipements servant à réduire ou à prévenir l'émission de contaminants doivent être toujours en bon état de fonctionnement (4).</p> <p>Les camions transportant les matériaux de remblai et de déblai seront recouverts de bâches (18).</p> <p>Pendant la construction, les horaires de travail seront limités aux périodes diurnes. De plus, le ministère des Transports imposera une limite de vitesse de 30 km/h aux camions dans le village de Blanc-Sablon.</p> <p>Éviter de dynamiter entre 18:00 et 8:00 heures (10).</p> <p>Lors des travaux de dynamitage, minimiser la zone d'influence autour des sections de coupe par des délais de sautage et utiliser des pré-clivages (11).</p> <p>Élaborer un programme de communication visant à informer la population locale du calendrier et des horaires de dynamitage (12).</p>	<p>Importance de l'impact résiduel : Faible et négatif</p>

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Circulation et sécurité routière	<p>Le transport de la machinerie et des équipements, de même que celui des matériaux aura pour impact d'augmenter la circulation routière pendant la période des travaux.</p> <p>En période d'exploitation, le projet aura un effet bénéfique sur la sécurité routière pour les usagers.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Phase construction Importance moyenne et négative pour la phase construction</p>	<p>Avant le début des travaux, le MTQ informera les résidents du calendrier de réalisation des travaux et l'horaire du chantier (19).</p> <p>Mettre en place une signalisation adéquate afin d'assurer la sécurité des usagers pendant la déviation temporaire de la route 138 (20). De plus les travaux seront limités à la période diurne et une vitesse maximale de 30 km/h sera imposée aux camions durant la période des travaux dans le village de Blanc-Sablon.</p>	<p>Importance de l'impact résiduel : Phase construction Importance moyenne et négative Phase exploitation Importance forte et positive</p>
Végétation	<p>La correction de la côte de Black Rock aura pour effet d'éliminer la végétation terrestre sur une superficie d'environ 5 ha.</p> <p>Certaines espèces de plantes rares sont présentes à proximité et même à l'intérieur de la future emprise de la route.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible et négative</p>	<p>Limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être décapées (15).</p> <p>Avant le début des travaux, les limites de la future emprise seront implantées au terrain et aucune circulation de la machinerie ne sera autorisée à l'extérieur de cette emprise.</p> <p>Remise en état des lieux après les travaux (14).</p> <p>Porter une attention particulière aux colonies de plantes rares susceptibles d'être affectées par les travaux. Certaines colonies situées à l'intérieur de l'emprise seront déplacées et feront l'objet d'un suivi.</p>	<p>Importance de l'impact résiduel : Faible et négative</p>

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Utilisation du sol	<p>Les travaux touchent les lots 94, 96, 128, 130, 248 et 249. Les surfaces concernées par les travaux seront acquises par le ministère des Transports. L'ancienne emprise sera rétrocédée au MRNF.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible et négative</p>	Des mesures d'atténuation financières qui seront remises aux propriétaires concernés.	<p>Importance de l'impact résiduel : Faible et négative</p>
Milieu bâti	<p>Les vibrations causées par les travaux de dynamitage peuvent avoir un impact sur les fondations des bâtiments.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Moyenne et négative</p>	Lors des opérations de dynamitage, l'utilisation de délais de sautages et la réalisation d'un pré-clivage des parois permettraient de minimiser la zone d'influence autour des sections de coupe (11).	<p>Suite à l'application de la mesure 11 et en considérant que les premiers bâtiments sont à 160 m du début de la zone de dynamitage, les impacts résiduels sont jugés de faible importance.</p> <p>Importance de l'impact résiduel : Faible et négative</p>
Activités récréotouristiques	Aucun impact significatif n'est associé à cette composante du milieu humain.	N/A	N/A
Économie régionale	<p>Ce projet de 4,7 millions aura de répercussions positives sur l'économie locale et même régionale. Les retombées pourraient représenter près de la moitié du coût total du projet.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Moyenne et positive</p>	N/A	<p>Importance de l'impact résiduel : Moyenne et positive</p>

Composante du milieu pouvant être affectée	Nature et importance des impacts potentiels	Mesure d'atténuation particulière	Impact résiduel
Infrastructures	<p>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 138.</p> <p>Le transport des matériaux et la circulation induite par ce projet auront pour effet d'endommager la route 138.</p> <p>La correction de la 138 nécessite que le belvédère actuel soit déplacé et ses accès réaménagés.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Moyenne et positive</p>	<p>La modification de la côte de Black Rock étant valorisée, aucune mesure d'atténuation n'est proposée.</p> <p>Effectuer le nettoyage et la réparation des voies de circulation après les travaux (15).</p>	<p>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 15.</p> <p>Aucun impact n'est associé au déplacement du belvédère.</p> <p>Importance globale de l'impact résiduel du projet pour cette composante: Moyenne et positive</p>
Archéologie	<p>Les travaux pourraient avoir pour impact d'endommager ou de détruire des sites et des artefacts archéologiques.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Faible et négative</p>	<p>La consultation des données de l'I.S.A.Q. ainsi qu'un inventaire mené au cours de l'été 2000 a permis de confirmer qu'aucun site ne sera affecté par le projet.</p> <p>De plus, les mesures 19 et 20 qui visent à protéger les sites existants et à suspendre les travaux en cas de découverte d'artefacts sont proposées.</p>	<p>Importance de l'impact résiduel : Aucune</p>
Esthétique et paysage	<p>Les travaux auront pour conséquence de modifier le paysage de cette section de la route 138.</p> <p>Importance de l'impact potentiel : Moyenne et positive</p>	N/A	<p>Importance de l'impact résiduel: Moyenne et positive</p>

6 CALENDRIER ET COÛT DE RÉALISATION

À la suite de l'obtention des autorisations nécessaires, du financement et d'une entente interprovinciale avec Terre-Neuve, le ministère des Transports du Québec pourra être en mesure de réaliser les travaux de correction de la Côte de Black Rock. Le coût total des travaux est évalué à 4,7 millions \$.

7 BIBLIOGRAPHIE

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.

Tecsult Inc. 2007a. Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. Janvier 2007. Dossier MDDEP : 3211-05-386. Pagination multiple et annexes.

Tecsult Inc., 2007b. Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. Rapport complémentaire. Octobre 2007. Dossier MDDEP : 3211-05-386. 13 pages et annexes.