
**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

Rapport complémentaire

Octobre 2007



05-15971

**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

Rapport complémentaire

Octobre 2007

TABLE DES MATIÈRES

	page
1 INTRODUCTION	1
2 QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
3 BIBLIOGRAPHIE	13
ANNEXE 1 Figure 1 - Délimitation des lots concernés par le projet	
ANNEXE 2 Figure 2 – Composantes du milieu physique et biologique (localisation des traversées de cours d'eau)	
ANNEXE 3 Figure 3 - Localisation des colonies de <i>Dryopteris filix-mas</i> observées en juillet 2007	
ANNEXE 4 Étude des répercussions sonores	
ANNEXE 5 Avis technique sur la zone sensible à l'érosion	

1 INTRODUCTION

En janvier 2007, le Ministère des Transports du Québec déposait au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP), l'étude d'impact sur l'environnement relative au projet de correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon, en appui à une demande d'autorisation conformément à l'article 31,1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*

Suite au dépôt du rapport, le MDDEP transmettait une liste de questions complémentaires au promoteur.

Le présent document renferme les réponses à ces questions.

Par ailleurs, dans l'étude d'impact déposée en janvier 2007, le Ministère des Transports soulignait (P. 5-34, section 5.4.4.5) qu'en raison des risques d'avalanches, une étude des vents était en cours pour le secteur de la Côte de Black Rock. Cette étude avait pour but d'évaluer la pertinence de mettre en place, sur le flanc de la montagne le long de la future emprise de la route, des structures protectrices visant à atténuer l'impact des vents et de la neige sur la fluidité de la circulation et sur la sécurité des usagers de la route. Suite au dépôt de la version finale de l'étude en août 2007, le Ministère des Transports a donné suite immédiatement à la première recommandation de l'étude, soit d'adoucir les pentes des talus d'un premier tronçon de la route compris entre les chaînages 10+250 et 10+680 afin d'y limiter l'accumulation de neige. Pour le second tronçon à risque d'accumulation (chaînage 9+200 à 9+680), le Ministère propose d'abord de colliger des données sur les conditions réelles d'accumulation de neige le long de la nouvelle emprise de la route et, par la suite, d'évaluer, sur la base de ces informations, la pertinence d'installer des clôtures à neige.

2 QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Description détaillée du projet

QC-1 Afin d'être en mesure de visualiser la tenure des terres visées par le projet, un plan montrant les limites de propriétés privées et publiques, incluant les désignations territoriales, devrait être joint à l'étude.

Réponse :

Tel que mentionné dans l'étude d'impact du projet déposée en janvier 2007, 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. Le plan d'urbanisme de la municipalité est actuellement en préparation. Les limites des six lots privés touchés par le projet sont indiquées sur la vue en plan du projet présentée à l'annexe 1 au présent document (figure 1). Le reste de l'emprise se situe sur les terres publiques sous la juridiction du ministère des Ressources Naturelles et de la Faune (secteur Forêts).

QC-2 L'étude devrait préciser quelles surfaces de la route 138 actuelle seront abandonnées et rétrocédées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) et préciser si les tronçons de route actuellement traversés par les trois cours d'eau identifiés dans le projet font partie des surfaces rétrocédées, des surfaces restaurées ou de la future route.

Réponse :

Une surface de l'ordre de près de 12 000 m² de l'emprise actuelle de la route sera rétrocédée au MRN dans le cadre de la correction de la Côte de Black Rock.

Les trois petits ruisseaux qui traversent la route sont situés respectivement aux chaînages 9+050, 9+230 et 10+198. Le premier se situe nettement à l'extérieur des surfaces de l'emprise actuelle de la route qui seront rétrocédées au MRNF. Le ruisseau localisé au chaînage 9+250 se situe à l'extrémité ouest du premier bloc qui sera rétrocédé et le deuxième ruisseau à l'extrémité est du second bloc.

QC-3 L'étude doit faire mention des autorisations qui seront requises par l'initiateur auprès du MRNF pour l'aménagement du nouveau tronçon de la route 138 ainsi que pour l'installation des infrastructures temporaires pour les besoins du chantier.

Réponse :

Le ministère des transports transmettra toutes les demandes nécessaires à la réalisation des travaux aux instances gouvernementales concernées lorsque ces autorisations seront requises.

QC-4 L'article 8 du règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement stipule notamment que «lorsque le projet concerne (...) un cours d'eau relevant de la compétence d'une municipalité régionale de comté, le demandeur doit fournir au ministre un certificat du secrétaire-trésorier de la municipalité régionale de comté concernée sur la conformité de la réalisation du projet avec la réglementation municipale régionale concernée ». Vous mentionnez par ailleurs (page 3-30) que ce secteur de la Côte-Nord n'étant pas constitué en municipalité régionale de comté (MRC), les territoires non organisés qui composent son arrière-pays sont administrés par la MRC de la Minganie. Il y aurait lieu d'effectuer une vérification auprès des autorités municipales ou régionales concernées afin d'établir si un tel certificat est requis pour les traversées prévues des trois cours d'eau. Le cas échéant, ce certificat de conformité serait requis préalablement à l'émission, par le MDDEP, d'un certificat d'autorisation de construction.

Réponse :

Il faut rappeler que le certificat de conformité des travaux à la réglementation municipale qui est émis par une municipalité ou par une MRC concerne l'ensemble des travaux de construction. Il

inclut les traversées de cours d'eau. C'est le MDDEP qui l'exige lorsque le promoteur procède à la demande de certificat d'autorisation.

Description du milieu

QC-5 Une carte permettant de localiser les cours d'eau traversés par la future route doit être présentée.

Réponse :

La figure 2 présentée à l'annexe 2 montre les trois traversées de cours d'eau à l'intérieur des limites de la future emprise de la route. Rappelons qu'il s'agit de petits cours d'eau intermittents dont seul celui qui est localisé à proximité de la frontière du Québec-Labrador est illustré sur les cartes topographiques à l'échelle du 1 : 50 000 (carte 12 P/6).

Lors de la visite de terrain effectuée en juillet 2007, deux de ces trois ruisseaux étaient complètement asséchés, alors qu'un très faible débit transitait dans le dernier.

QC-6 Les résultats des inventaires d'espèces floristiques menacées ou vulnérables, ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS) apparaissent fiables; toutefois nous apprécierions savoir à quel moment a été réalisé l'inventaire de l'année 2000. Nous apprécierions également obtenir les données brutes issues de l'inventaire réalisé et de celui à venir en 2007.

Réponse :

Les données brutes issues de l'inventaire effectué en 2000 ne sont malheureusement plus disponibles.

QC-7 Pour le secteur de l'emprise et à proximité, il apparaît probable qu'il y ait peu d'impacts à anticiper sur les EFMVS. Toutefois, que veut dire concrètement «accorder une attention particulière à la platière herbacée bordant le ruisseau, situé à moins de 200 m de la route, où l'espèce *Alchemilla filicaulis* est aussi présente» (p. 5-28)?

Réponse :

Tel que mentionné dans l'étude d'impact, avant le début des travaux, les espaces occupés par des colonies de plantes rares seront clairement identifiés et circonscrits à l'intérieur et à proximité de la zone des travaux. Cette mesure particulière permettra d'éviter que la machinerie y circule ou y soit entreposée. Le surveillant de chantier devra s'assurer que les clôtures de protection installées autour des colonies 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. D'ailleurs, l'emplacement des colonies sera illustré sur les dessins émis pour construction (devis).

Par ailleurs, dans la perspective de réaliser le projet en assurant la protection des colonies de plantes rares et afin de compléter l'inventaire des espèces menacées pour la partie du projet comprise à l'intérieur des frontières du Labrador qui ne faisait pas partie de l'étude réalisée en 2000, un inventaire complémentaire de la future emprise a été réalisé du 10 au 12 juillet 2007.

Cet inventaire a permis de constater que des colonies éparses d'*Alchemilla filicaulis* étaient présentes de part et d'autre de la future emprise, principalement entre les chaînages 9+900 et 10+300.

De plus, l'inventaire complémentaire a permis d'identifier et de localiser une nouvelle espèce floristique menacée ou vulnérable, soit *Dryopteris Felix-mas*. Cette espèce n'avait pas été détectée lors de l'inventaire floristique réalisé à l'été 2000.

Au total, quatre colonies de cette espèce ont été identifiées à l'intérieur des limites projetées de la future emprise. Ces quatre colonies sont localisées du côté sud de la route existante dans une dépression protégée des intempéries mais soumise aux embruns en provenance du golfe. Les quatre colonies observées se situent à l'intérieur de la limite d'emprise de la future route mais l'une correspond approximativement à la limite du bas de talus et n'est pas directement menacée par les travaux projetés (figure 3 de l'annexe 3). La *Dryopteris Felix-mas* est classée S2 c'est-à-dire qu'à l'échelle du Québec, la priorité de conservation n'est pas la plus élevée (S1) mais demeure importante. On trouve actuellement trente occurrence de cette espèce au Québec. Dans la région de Blanc-Sablon, Lavoie (1999) rapporte une soixantaine de couronnes au pied de la colline Cow, à l'Est de l'escarpement de l'Ave Maria.

Considérant ces nouvelles informations, le Ministère des Transport propose de procéder, avant le début des travaux, à la relocalisation des deux colonies les plus directement menacées par les futurs travaux dans un habitat comparable situé à l'extérieur de la future emprise mais le plus près possible des concentrations actuelles, Ce travail sera réalisé sous la supervision d'un spécialiste. Un programme de suivi sera établi sur une période de deux ans afin de s'assurer du succès de la relocalisation.

Parallèlement, une zone de protection autour des deux autres concentrations sera clairement identifiée au terrain et fera l'objet d'un avis à l'entrepreneur et d'une surveillance par le responsable surveillant de chantier.

Finalement, avant le début des travaux, les limites de la future emprise de la route seront implantées au terrain et aucune circulation de la machinerie ne sera autorisée à l'extérieur de cette emprise.

QC-8 Il est indiqué, à la page 5-15 de l'étude d'impact, que le mont Parent sera utilisé comme banc d'emprunt. Il s'agit d'un site autorisé mais plusieurs EFMVS sont présentes en périphérie de la zone de prélèvement actuelle, dont une population d'Astragale de Robbins variété de Fernald, une espèce menacée. Quel sera l'impact du prélèvement prévu sur ces espèces dans le secteur de ce site? Le cas échéant, quelles mesures de protection seront mises en place?

Réponse :

L'inventaire complémentaires des plantes rares réalisé du 10 au 12 juillet 2007 a permis de constater qu'aucune colonie de plantes rares, incluant l'Astragale de Robbins variété de Fernald n'était présente dans la partie du banc d'emprunt susceptible d'être exploitée pour la réalisation du projet.

Pendant les travaux, le surveillant de chantier devra s'assurer que l'entrepreneur général et ses sous-traitants sont sensibilisés à la problématique de protection des plantes rares et respecte les limites d'exploitation et les zones de circulation de la machinerie. D'ailleurs, les limites exactes de la zone d'emprunt et des voies d'accès seront clairement identifiées aux plans et devis.

Enfin, comme cette espèce est particulièrement colonisatrice, et que le projet prévoit le réaménagement de la partie du banc d'emprunt la plus près du site actuellement protégé, l'expansion de l'espèce en sera favorisée. Si tel n'était pas le cas, des démarches pourraient être entreprises pour agrandir la zone légalement protégée.

QC-9 À cette étape du projet, la possibilité d'utiliser d'autres bancs d'emprunt, comme le secteur de la colline qui s'étend en direction nord-est-sud-ouest derrière le village de Lourdes-de-Blanc-Sablon, est-elle considérée? Le cas échéant, l'impact potentiel sur les EFMVS devra être considéré.

Réponse :

Compte tenu de son éloignement de la zone des travaux, ce site ne sera pas utilisé. En effet, son exploitation entraînerait de trop nombreux déplacements à travers le village de Lourdes-de-Blanc-Sablon et ne serait avantageux pour personne.

QC-10 En ce qui a trait à la disposition des matériaux d'excavation et de certains rebuts, on indique qu'ils seront utilisés comme matériel de remblai. Est-ce qu'un contrôle est prévu pour s'assurer qu'aucune disposition ne se fera dans des aires pouvant abriter des EFMVS?

Réponse :

Tous les rebuts et surplus d'excavation ou de dynamitage seront disposés exclusivement dans des sites autorisés par le MDDEP.

QC-11 Quelles espèces seront employées pour l'ensemencement (p. 5-24) et comment peut-on s'assurer qu'il n'en résultera pas l'introduction permanente d'espèces exotiques dans cet environnement fragile et relativement exempt d'espèces étrangères?

Réponse :

À la fin des travaux les zones où les surfaces auront été remaniées seront ensemencées avec un mélange d'espèces herbacées à base de plantes indigènes et ce, afin d'éliminer tout risque d'introduction d'espèces exotiques dans cet environnement fragile (agropyre, fétuque élevée, pâturin du Kentucky, phléole des prés (mil), trèfle blanc, etc.).

Évaluation des impacts et mesures d'atténuation

QC-12 Une partie du projet est localisée dans une zone à risque d'érosion identifiée par le comité d'experts mandaté par le gouvernement du Québec pour la réalisation d'une étude sur l'érosion des berges de la Côte-Nord (figure 1 de l'annexe 1). L'étude d'impact doit prendre en considération les éventuels impacts du projet liés à la présence de la zone à risque d'érosion et proposer des mesures pour atténuer les impacts sur la sécurité des personnes et des biens ainsi que sur l'environnement.

Réponse :

Suite à une visite de terrain réalisée en juillet 2007, un avis technique a été soumis par la Direction des structures du ministère des Transports. Cet avis est présenté à l'annexe 5. La conclusion de cet avis est qu'aucune protection n'est requise pour protéger le talus de cette section du littoral, l'emprise de la future route n'étant pas menacée ni à court, ni à moyen terme.

QC-13 Les caractéristiques des ponceaux qui seront mis en place doivent être fournies pour permettre l'évaluation des risques d'érosion des lits et des berges des ruisseaux en aval des sites de traversée de la route.

Réponse :

Les caractéristiques finales des ponceaux seront fournies à l'étape de la finalisation des plans. Cinq ponceaux en béton armé d'un diamètre de 900 mm seront installés, dont deux pour assurer le drainage de la route et les autres pour maintenir l'écoulement des trois cours d'eau

qui traversent l'emprise. Ces ponceaux seront installés de façon à éliminer tout risque d'érosion du lit et des berges en aval des sites de traversée de la route. Nous considérons ces risques comme étant quasi nuls puisque les cours d'eau coulent actuellement sur le roc.

QC-14 L'initiateur est-il en mesure de confirmer l'absence de poissons provenant de l'amont des sites de traverses de cours d'eau? Sinon, une caractérisation des cours d'eau devrait être présentée afin d'évaluer l'impact de la mise en place et de la présence des ponceaux.

Réponse :

La visite de terrain effectuée du 10 au 12 juillet 2007 a permis de confirmer hors de tout doute l'absence de poisson dans les petits ruisseaux traversés par la route. En effet, lors de notre visite, deux de ces ruisseaux (chaînages 9+050 et 10+198) étaient complètement asséchés, alors qu'un mince filet d'eau coulait dans le dernier (chaînage 9+230). Ce dernier est cependant caractérisé par une dénivellée très importante (chute d'environ 10 m) rendant impossible la montaison du poisson à partir du golfe.

QC-15 Dans la mesure où le chantier de construction est à plus de 150 mètres des premières résidences, il est probable que l'impact sonore soit effectivement peu prononcé (impact jugé d'importance moyenne par l'initiateur à la page 5-32). Par contre, l'absence de couvert forestier ne permet pas l'atténuation du bruit des équipements. La limitation de l'horaire de travail à la période diurne est donc à considérer quand le chantier sera immédiatement à la sortie du village.

Réponse :

L'obligation de limiter les horaires de travail aux périodes diurnes sera précisée par le ministère des Transports dans les devis émis pour construction.

QC-16 Le volet transport des matériaux à travers la zone urbanisée de la Municipalité peut être à l'origine de gênes pour les résidants. La planification des déplacements des matériaux devrait se faire en tenant compte des conséquences du trafic supplémentaire *intensif* dans le village, compte tenu du moment choisi de la journée.

Réponse :

Pour des raisons de sécurité, une limite de vitesse de 30 km/h sera imposée pour les camions et ce, durant toute la durée des travaux. De plus, une signalisation adéquate sera mise en place afin d'assurer la sécurité des usagers et, comme mentionné ci-haut, le ministère imposera une limitation horaire afin que les travaux soient entièrement réalisés en période diurne.

QC-17 C'est normalement à l'étape de l'analyse de la conformité environnementale que sera évaluée la concordance aux seuils de bruit ambiant que nous tentons d'appliquer au secteur résidentiel. Pour cela, l'initiateur doit révéler les seuils sonores maximums probables pendant la durée des travaux lorsqu'il y a effectivement présence de zones urbanisées. Un rappel des objectifs recherchés par le MDDEP en matière de bruit communautaire est présenté à l'annexe 2.

Réponse :

Le Ministère des Transports du Québec a commandé une étude de bruit visant à évaluer les niveaux sonores susceptibles d'être générés pendant la période de construction. Cette étude fait l'objet du rapport présenté à l'annexe 4 du présent document. Le lecteur y trouvera réponses à ses questions.

Plan de mesures d'urgence

QC-18 Un plan préliminaire des mesures d'urgence devrait être déposé tel que requis par la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route.

Réponse :

La Direction régionale de la Côte-Nord du ministère des Transports dispose d'un plan de mesures d'urgences dont les grandes lignes sont présentées ci-dessous.

Définition de l'urgence transport :

L'urgence transport est définie comme étant une situation qui menace ou affecte la sécurité et la santé du public ou qui menace ou affecte les infrastructures ou les équipements des transports terrestre, maritime ou aérien dont le Ministère est responsable et qui nécessite une intervention immédiate.

- Plan régional des mesures d'urgence du ministère des Transports, en date du 6 juillet 2001, pour la Direction de la Côte-Nord (document disponible à la Direction de la Côte-Nord et mis à jour régulièrement).
- Le suivi de la mise à jour est confié à la Direction de la Côte-Nord.
- L'organisation des mesures d'urgence repose sur le coordonnateur local en sécurité civile (chef du centre de services) ou ses substituts.
- Lorsque la gravité de la situation l'exige, le coordonnateur régional en sécurité intervient (directeur territorial).
- Lorsqu'il s'agit d'un événement majeur, c'est le coordonnateur ministériel en sécurité civile qui prend la situation en main.

Organisation des mesures d'urgence au MTQ

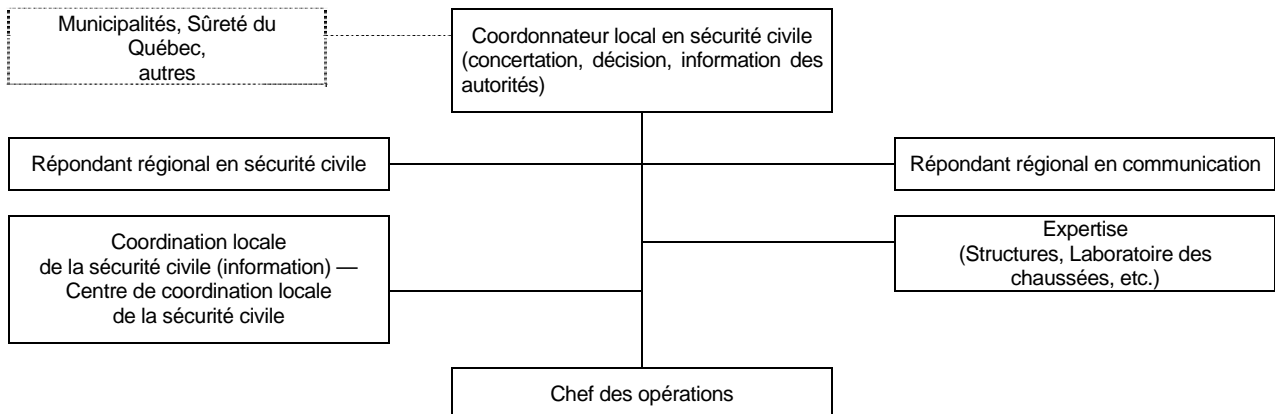
Coordonnateur ministériel en sécurité civile	→	Deux substituts au coordonnateur ministériel	→	Un répondant ministériel en sécurité civile	→	Un répondant ministériel en communication
Coordonnateur régional en sécurité civile (directeur territorial)	→	Au moins un substitut au coordonnateur régional	→	Un répondant régional en sécurité civile	→	Un répondant régional en communication
Coordonnateur local en sécurité civile (chef du Centre de services)	→	Au moins un substitut au coordonnateur local				

SITUATIONS GÉRÉES SUR LE PLAN LOCAL

Lorsque l'urgence n'affecte qu'un endroit bien circonscrit, elle est gérée localement et la responsabilité entière de la gestion de la situation est confiée au coordonnateur local; la protection des personnes et la sauvegarde des biens guideront ses interventions.

Le Centre de coordination locale de la sécurité civile devrait être situé au bureau du coordonnateur local.

Organigramme des mesures d'urgence gérées sur le plan local



Lorsque le coordonnateur local est informé d'une situation d'urgence et qu'il a suffisamment d'information sur la gravité, le lieu et les conséquences possibles de la situation pour le ministère des Transports, il consulte, au besoin, ses principaux collaborateurs, en vue de décider des mesures à prendre. Ces mesures sont de deux ordres : les interventions à effectuer et l'information à transmettre aux autorités. Celui-ci s'assure également que le coordonnateur ministériel et les coordonnateurs régionaux, de même que les répondants régionaux de la sécurité civile reçoivent l'information appropriée.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme (par exemple, une municipalité) ou d'un autre ministère, le coordonnateur local communique avec les responsables de ces organismes afin que chacun puisse prendre les mesures en fonction de ses responsabilités.

Lorsque la situation exige l'intervention de plus d'une municipalité ou d'autres ministères, le coordonnateur local entre en rapport avec le coordonnateur régional, lequel avise la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie au ministère de la Sécurité publique.

Quand la situation exige des ressources humaines ou matérielles supplémentaires, le coordonnateur local demande au coordonnateur régional de faire appel, soit à une autre direction territoriale, aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore à l'entreprise privée.

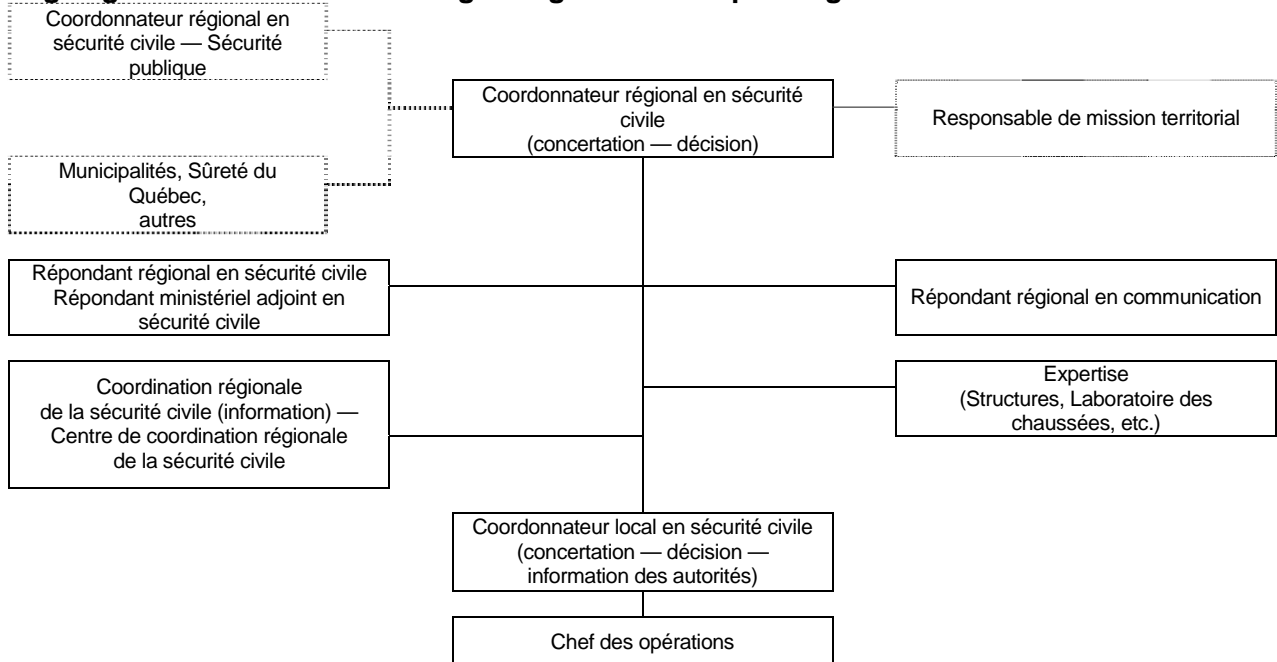
Le coordonnateur local s'assure que tous les responsables de l'exécution des travaux disposent des ressources nécessaires et, enfin, il doit s'assurer que tous les intervenants sous son autorité ont reçu ou recevront une formation adéquate.

SITUATIONS GÉRÉES SUR LE PLAN RÉGIONAL

Lorsque la gravité de la situation l'exige, elle est gérée par la direction territoriale et la responsabilité entière de la gestion de la situation est confiée au coordonnateur régional; la protection des personnes et la sauvegarde des biens guideront ses interventions.

Le Centre de coordination régionale de la sécurité civile devrait être situé au bureau du coordonnateur régional.

Organigramme des mesures d'urgence gérées sur le plan régional



Lorsque le coordonnateur régional est informé d'une situation d'urgence qui requiert des ressources dont l'unité ne dispose pas, il consulte ses principaux collaborateurs, dont les coordonnateurs locaux touchés, en vue de décider des mesures à prendre. Il s'assure également que le coordonnateur ministériel et le répondant régional en sécurité civile reçoivent l'information appropriée. Il avise enfin le coordonnateur régional de la Direction de la sécurité civile et de la sécurité incendie.

Si la situation nécessite la collaboration ou l'intervention d'un autre organisme (par exemple, une municipalité) ou d'un autre ministère, le coordonnateur régional communique avec les responsables de ces organismes afin que chacun puisse prendre les mesures en fonction de ses responsabilités.

De plus, le coordonnateur régional contacte son répondant régional en sécurité civile en communication et s'assure qu'il est en mesure de diffuser l'information appropriée.

L'organigramme prévoit la mise sur pied d'une coordination régionale de la sécurité civile où est gardée et mise à jour l'information relative aux plans des mesures d'urgence, le répertoire téléphonique d'urgence, etc. La coordination régionale assure, au besoin, le soutien administratif pour la gestion des ressources matérielles et humaines qui sont sous la responsabilité immédiate du coordonnateur régional. La coordination régionale effectue la collecte de l'information relative à la situation. Un centre de coordination régionale de la sécurité civile peut être mis sur pied si la situation dure assez longtemps.

Quand la situation exige des ressources humaines ou matérielles dont ne dispose pas la direction territoriale, le coordonnateur régional fait appel, soit à une autre direction territoriale, à la direction générale et aux unités centrales du Ministère, à un autre organisme ou encore à l'entreprise privée.

Le coordonnateur régional s'assure que tous les coordonnateurs locaux disposent des ressources nécessaires pour effectuer les travaux requis. Enfin, il doit s'assurer que tous les intervenants sous son autorité ont reçu ou recevront une formation adéquate.

COMMUNICATION EN SITUATION D'URGENCE

Lors d'une *Urgence-Transport* au niveau local ou régional, le répondant régional en communication de la direction territoriale concernée se charge de la coordination des communications en collaboration avec le coordonnateur local ou régional. Cependant, il doit transmettre au répondant ministériel en communication de la Direction des communications le PICPM retenu ainsi que les actions qui en découlent, afin que celui-ci en informe les hauts responsables du Ministère.

Le répondant régional en communication a la responsabilité d'assurer la coordination des activités de communication avec le public et les médias locaux et régionaux. À ce titre, il doit planifier, coordonner, organiser, mettre en œuvre et superviser les interventions en matière de communication avec le public et les médias prévues dans le PICPM.

Lorsque l'*Urgence-Transport* est au niveau national, la Direction des communications, représentée par le directeur des communications et/ou le répondant ministériel en communication, a la responsabilité de planifier, de coordonner, d'organiser, de mettre en œuvre et de superviser toutes les interventions en matière de communication avec le public et les médias locaux, régionaux et nationaux. Ce mandat est réalisé en étroite collaboration avec le coordonnateur ministériel, avec le ou les directeurs territoriaux concernés et leur répondant régional en communication ainsi qu'avec les hauts responsables du Ministère. Ainsi, ils mettent en œuvre le PICPM élaboré par l'équipe du Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile en s'associant les répondants régionaux en communication concernés.

Conformément à ce mandat, le directeur des communications et le répondant ministériel en communication de la Direction des communications sont associés au coordonnateur ministériel et participent aux activités du Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ.

LISTE DES PERSONNES RESPONSABLES AU MTQ

- Coordonnateur local : M. Etienne Cormier
Substitut : Pierre-Paul Chevarie
- Coordonnateur régional : M. Daniel Pouliot
M. Michel Bérubé (substitut)
- Répondant régional en communication : Mme Isabelle Gariépy
- Répondant régional en sécurité civile : M. Jean-Lou Duchesne
- Chargé de projet du MTQ (lors des travaux de construction de la route) : M. Michel Ménard

TRAJET ROUTIER À PRIVILÉGIÉ

Route 138 existante pendant la construction de la nouvelle route.

Un chemin de détour ponctuel près de la route existante pourra être aménagé par l'entrepreneur des travaux de construction de la route ou par le MTQ si requis.

DÉVERSEMENT ACCIDENTEL DE PRODUITS PÉTROLIERS

L'entrepreneur doit informer Urgence Environnement de tout accident pouvant perturber l'environnement. Le numéro de téléphone doit être affiché dans le bureau de chantier.

URGENCE ENVIRONNEMENT

Téléphone : **1-866-694-5454**

24 heures sur 24

La trousse de récupération décrite à l'article 10.4.2 du CCDG (Cahier des Charges et Devis Généraux) doit être disponible à proximité du cours d'eau et facilement accessible en tout temps pour une intervention rapide.

Si le risque est grand ou le site particulièrement fragile, le ministère peut demander à l'entrepreneur d'installer pour toute la durée des travaux une estacade flottante (absorbant les produits pétroliers).

3 BIBLIOGRAPHIE

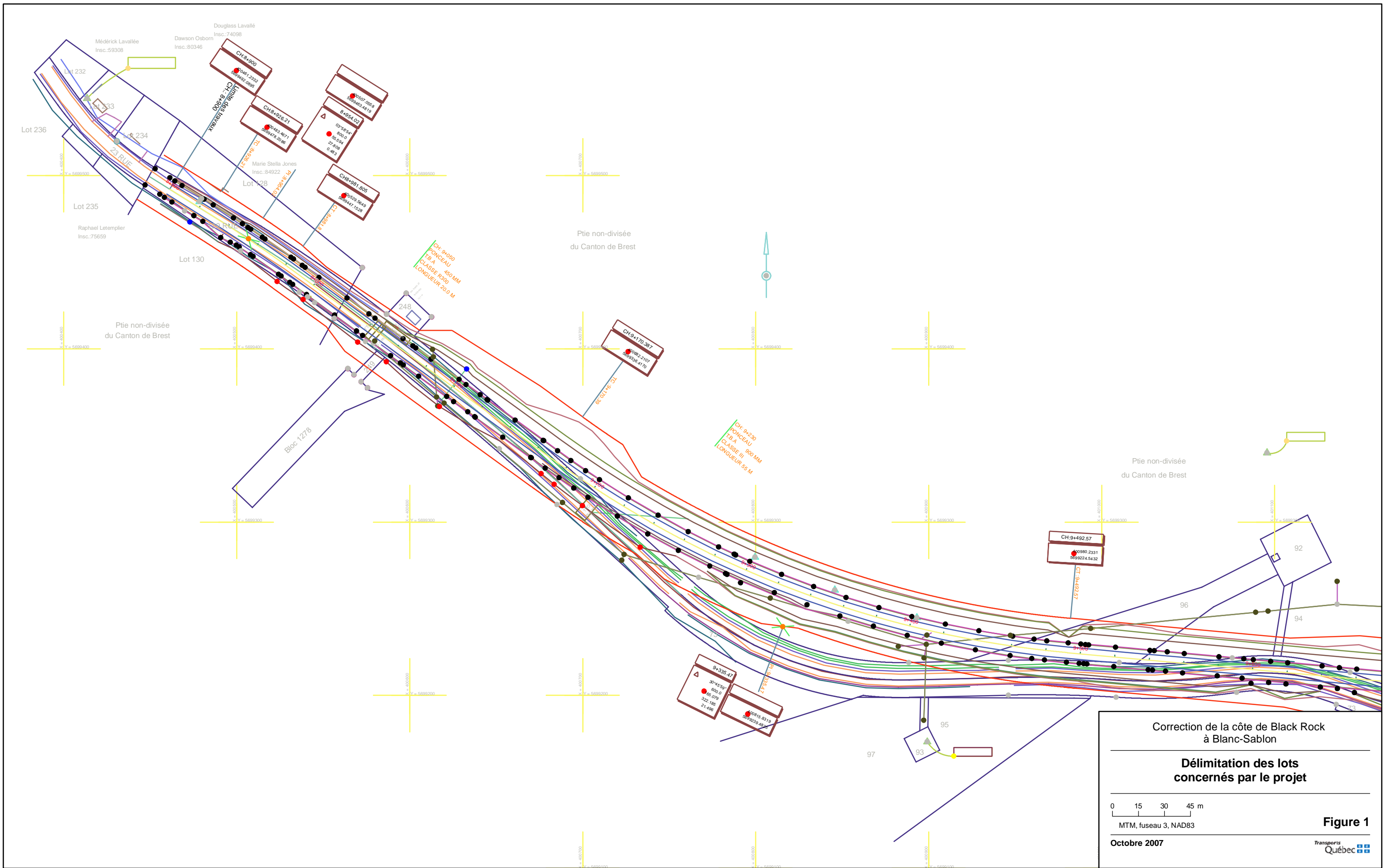
Botalys, 2007. Compte-rendu du recensement d'espèces rares menacées ou vulnérables de la région de Black-Rock, Blanc-Sablon. Présenté à la Direction de la Côte-Nord du Ministère des Transports du Québec, juillet 2007.

Le Groupe-Conseil LaSalle, 2007. Route 138, Côte Black Rock (Blanc-Sablon). Étude d'enneigement. Rapport présenté à la Direction de la Côte-Nord du Ministère des Transports du Québec, août 2007.

Yockell Associés, 2007. Étude des répercussions sonores reliées au réaménagement de la Côte de Black-Rock à Blanc-Sablon. Rapport présenté à la Direction de la Côte-Nord du Ministère des Transports du Québec, septembre 2007.

ANNEXE 1

Figure 1 – Délimitation des lots concernés par le projet



Correction de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon

Délimitation des lots concernés par le projet

0 15 30 45 m
MTM, fuseau 3, NAD83

Octobre 2007

Figure 1

ANNEXE 2

Figure 2 – Composantes du milieu physique et biologique
(localisation des traversées de cours d'eau)

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

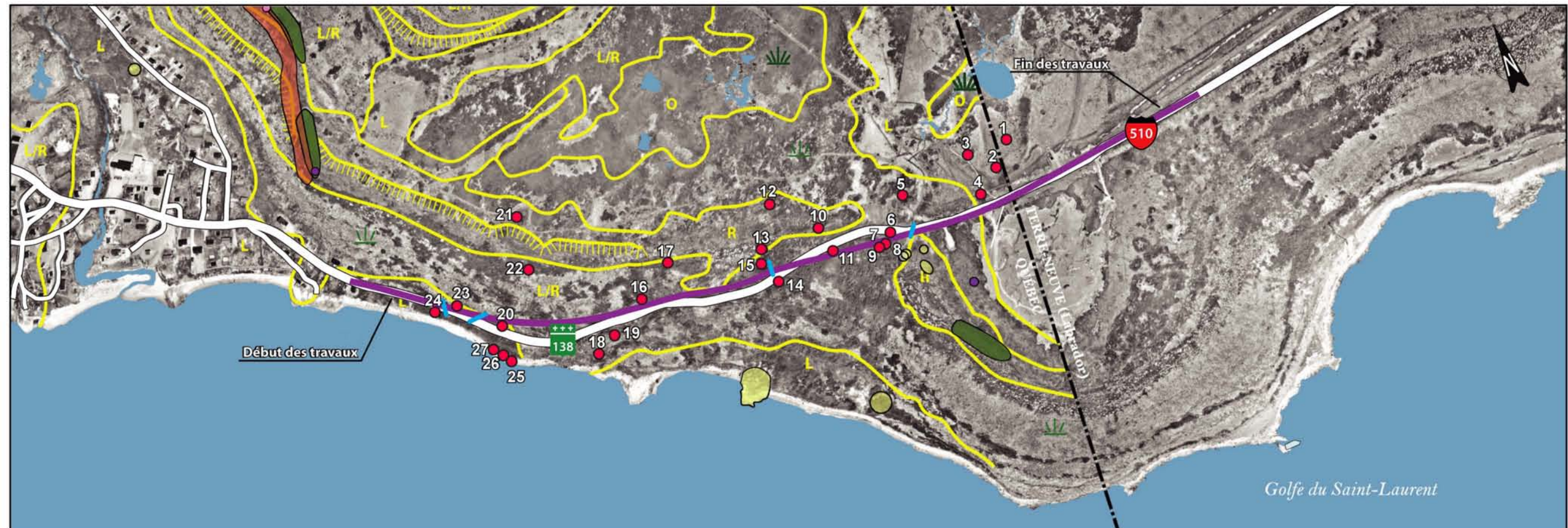


Figure 2 : Composantes du milieu physique et biologique (Localisation des traversées de cours d'eau)

Limites géomorphologiques

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

Végétation terrestre

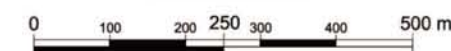
- Dénudé sec
- Dénudé humide

Répartition des espèces floristiques menacées ou vulnérables

- *Gentianella propinqua* ssp. *propinqua*
- *Festuca frederikseniae*
- *Alchemila filicaulis alchemilla*
- *Festuca hyperborea*
- *Astragalus robbinsii* var. *fernaldii*
- Station d'échantillonnage de l'avifaune
- Ponceau

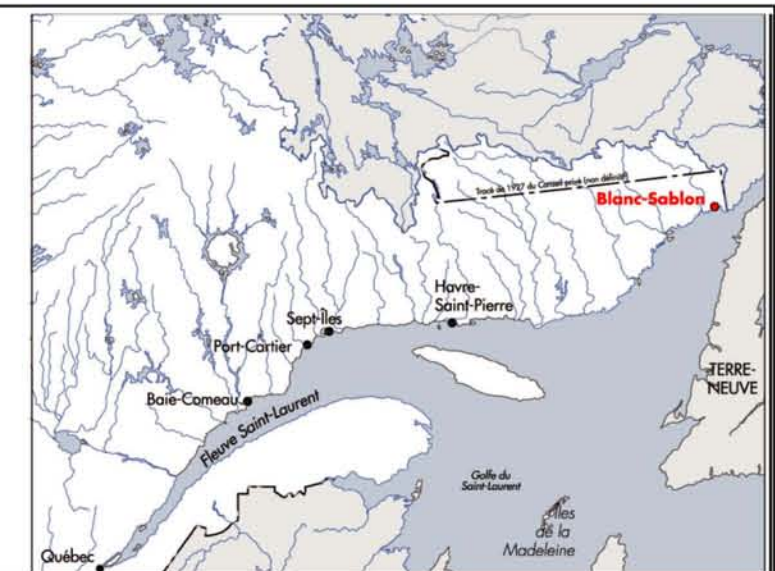
Sources : Photos aériennes 1:5 000
No. : Q66366-38, Q66366-39, Q66366-40 du
Ministère des Ressources naturelles, Photocartothèque
québécoise, Gouvernement du Québec

Échelle 1:10 000



Juin 2007

Cartographie, infographie et conception
graphique : TECSULT



ANNEXE 3

Figure 3 - Localisation des colonies de *Dryopteris filix-mas*
observées en juillet 2007

73

X = 401600
Y = 5699200

10+100






Ptie non-divisée

Correction de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon

Localisation des colonies de *Dryopteris filix-mas* observées en juillet 2007

Composantes du projet

-  Colonies de *Dryopteris filix-mas* observées en juillet 2007
-  Limite de l'emprise
-  Bas de talus

0 5 10 15 m
MTM, fuseau 3, NAD83

Figure 3

Octobre 2007

Transports Québec

ANNEXE 4

Étude des répercussions sonores



**ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS SONORES RELIÉES
AU RÉAMÉNAGEMENT DE LA CÔTE DE BLACK-ROCK
À BLANC-SABLON**

Yockell *Associés* inc.

septembre 2007
(N/Réf.: 270766)



**ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS SONORES RELIÉES
AU RÉAMÉNAGEMENT DE LA CÔTE DE BLACK-ROCK
À BLANC-SABLON**

Préparée par : _____
Louis-Alexis Boudreault, tech. Phys.

Approuvée par : _____
Claude Yockell, M. Arch.
Acousticien

***Yockell Associés inc.
255, av. St-Sacrement, bureau 201
Québec (Québec)
G1N 3X9***

***Téléphone : 418-688-5941
Télécopieur : 418-688-9898***

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 MÉTHODOLOGIE D'ÉTUDE D'IMPACT	2
2.1 MÉTHODOLOGIE DE CALCULS PRÉVISIONNELS	2
2.1.1 Sources ponctuelles.....	2
2.1.2 Sources relatives au transport	3
2.2 ACTIVITÉS CONSIDÉRÉES	4
2.2.1 Débroussaillage, décapage et nettoyage	4
2.2.2 Forage et dynamitage	4
2.2.3 Remblais et déblais	4
2.2.4 Nivellement, drainage et installation des ponceaux	5
2.3 TRANSPORT	5
2.4 SECTEUR CONSIDÉRÉ	5
3.0 RÉGLEMENTATION APPLICABLE ET IMPACTS ANTICIPÉS.....	8
3.1 SOURCES PONCTUELLES	8
3.2 SOURCES RELATIVES AU TRANSPORT.....	11
4.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	12

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 :	Niveaux de bruit utilisés	6
Tableau 3.1 :	Limites préconisées par le MDDEP.....	8
Tableau 3.2 :	Activités prévues et impacts	9
Tableau 3.3 :	Niveaux de bruit calculés et distance du centre de la chaussée	11

LISTE DES PLANS

Plan 2.1 :	Localisation de la zone d'étude.....	7
------------	--------------------------------------	---

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Grille de détermination de l'importance de l'impact (partie 2 de 3).....	13
Annexe 2	Le bruit communautaire au Québec - Politiques sectorielles	15

1.0 INTRODUCTION

Yockell Associés inc. a été mandaté par le ministère des Transports du Québec (MTQ), afin de produire une étude de bruit dans le cadre des travaux de réaménagement de la côte de Black-Rock de la route 138 à Blanc-Sablon, sur la Côte-Nord.

La présente étude porte sur la simulation des niveaux sonores produits par le chantier de construction aux plus proches habitations. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la réponse à la question QC-17 formulée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

2.0 MÉTHODOLOGIE D'ÉTUDE D'IMPACT

2.1 MÉTHODOLOGIE DE CALCULS PRÉVISIONNELS

2.1.1 Sources ponctuelles

La méthode de calcul utilisée pour les simulations relatives aux sources dites ponctuelles est conforme à la procédure décrite dans la norme ISO-9613. Afin d'obtenir une image représentative des niveaux sonores résultant de la construction, la méthode inclut le calcul des atténuations dues à la distance et aux effets de sol et d'écrans.

Dans cette méthode de calcul, l'atténuation à la distance est calculée pour une propagation hémisphérique selon la relation :

$$A_{\text{dist}} = 20 \times \log \left(\frac{d_1}{d_2} \right)$$

Où d_2 est la distance entre la source et le point d'évaluation considéré et, d_1 la distance entre la source et le point de mesures dans une unité cohérente.

Pour le calcul de l'effet d'écran, la théorie de Meakawa, généralisée par Kurze, est utilisée selon la relation suivante :

$$A_{\text{écran}} = -10 \times \log \left(\frac{40\Delta}{\lambda} \right)$$

Dans cette relation, Δ est la différence de parcours acoustique entre le cheminement direct de l'onde et le passage par-dessus l'écran, et λ la longueur d'onde considérée dans une unité cohérente.

Les écrans considérés pour les calculs sont constitués par les bâtiments présents entre les sources et les récepteurs de même que par toutes les dénivellations naturelles.

2.1.2 Sources relatives au transport

Les simulations du climat sonore actuel sont réalisées à l'aide du modèle informatique Traffic Noise Model (TNM) version 2.5 développé par la «Federal Highway Administration» des États-Unis.

Les simulations portent sur les zones longeant de part et d'autre le trajet emprunté par le camionnage affecté au chantier. Les hauteurs de réception ont été fixées à 1,5 m du sol.

2.2 ACTIVITÉS CONSIDÉRÉES

Parmi les activités prévues dans le cadre du réaménagement, 4 activités prépondérantes ont été retenues :

- 1) Débroussaillage, décapage et nettoyage,
- 2) Forage et dynamitage,
- 3) Remblais et déblais,
- 4) Nivellement, drainage et installation des ponceaux.

Il est à noter que le transport associé à chacune de ces activités est considéré à part entière, tel que mentionné à la section 2.3.

2.2.1 Débroussaillage, décapage et nettoyage

Cette activité comprend l'usage d'une débusqueuse, d'un bouteur, d'une pelle hydraulique et d'un groupe de bûcherons utilisant des scies mécaniques.

2.2.2 Forage et dynamitage

Cette activité est associée au déblai. Elle comprend le forage des zones de déblai, et le dynamitage de ces mêmes zones.

En ce qui concerne le dynamitage, cette activité n'a pas de prépondérance en raison de sa courte durée dans le temps. Une détonation reliée au dynamitage ne dure que quelques secondes et n'influence pas le niveau de bruit équivalent.

2.2.3 Remblais et déblais

Cette activité comporte l'usage d'un chargeur, d'un camion hors route, et d'une pelle hydraulique. Elle consiste au transport des matériaux de déblais vers les sites de remblais et vers l'extérieur du site.

2.2.4 Nivellement, drainage et installation des ponceaux

Cette activité comprend l'usage d'une niveleuse, d'une pelle hydraulique et d'un bouteur.

2.3 TRANSPORT

Les simulations ont été réalisées en considérant le débit journalier estimé au plus fort des travaux, soit 200 camions par jour (400 passages). Ce trafic empruntera la route 138 sur une distance d'environ 4 km à l'ouest du site en direction du banc d'emprunt.

2.4 SECTEUR CONSIDÉRÉ

Dans le cadre de la présente étude, seul le secteur situé à l'ouest des travaux a été considéré en raison de sa proximité avec les secteurs habités et des impacts potentiels prévus. Il s'agit d'une portion d'un rayon de 900 m centré sur le point de la zone des travaux le plus rapproché des résidences. Le plan 2.1 présente la localisation de la zone d'étude.

Pour chacune des activités énumérées, un groupe de sources sonores localisé à l'emplacement prévu des travaux a été attribué. Le tableau 2.1 indique les niveaux de bruit utilisés aux fins des simulations.



TABLEAU 2.1 : NIVEAUX DE BRUIT UTILISÉS

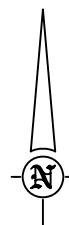
Source	Équipements considérés	Niveau par bande d'octaves (dB)								Réf. (m)	L _{Aeq} dB(A)
		63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz		
Débroussaillage, décapage et nettoyage	Débusqueuse, Bouteur, Pelle hydraulique, Scies mécaniques.	78,7	73,6	73,3	74,3	74,9	73,0	63,2	53,0	10	78,9
Forage et dynamitage	Foreuse.	80,4	81,4	77,4	74,4	73,4	72,4	71,4	68,4	10	79,6
Remblais et déblais	Chargeur, Camion hors route, Pelle hydraulique.	84,4	74,7	70,4	72,7	70,8	67,7	65,1	57,3	10	75,6
Nivellement, drainage et installation de ponceaux	Niveleuse, Pelle hydraulique, Bouteur.	77,9	73,2	72,7	70,6	68,8	70,2	67,8	58,6	10	75,8

Réaménagement de la côte de Black-Rock
à Blanc-Sablon

Étude des répercussions sonores reliées
au chantier de construction

Plan 2.1
Localisation de la zone d'étude

-  Zone des travaux considérée
-  Zone d'étude



Échelle = 1 : 7 500

Préparé par:



3.0 RÉGLEMENTATION APPLICABLE ET IMPACTS ANTICIPÉS

3.1 SOURCES PONCTUELLES

La réglementation applicable au bruit dans le cadre d'un chantier de construction provient des limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) relativement au niveau sonore provenant d'un chantier de construction. Les limites stipulées dans la présente directive sont les suivantes :

TABLEAU 3.1 : LIMITES PRÉCONISÉES PAR LE MDDEP

Période considérée	Limite
Jour (7 h à 19 h)	$L_{Aeq,12\text{ h }55}$ dB(A)
Nuit (19 h à 7 h)	$L_{Aeq,1\text{ h }45}$ dB(A)

Le tableau 3.2 présente les résultats des simulations.

TABEAU 3.2 : ACTIVITÉS PRÉVUES ET IMPACTS

Activité		Période	Niveau de bruit atteint L_{Aeq}	Distance par rapport aux travaux	Nombre approximatif de maisons susceptibles de subir un impact	Section de la zone des travaux susceptible de créer des impacts
1	Débroussaillage, décapage et nettoyage	Jour	≥ 55	250 m	7	8+900 à 9+300
		Nuit	≥ 45	750 m	44	8+900 à 9+800
2	Forage et dynamitage	Jour	≥ 55	255 m	7	8+900 à 9+300
		Nuit	≥ 45	750 m	44	8+900 à 9+800
3	Remblais et déblais	Jour	≥ 55	165 m	6	8+900 à 9+200
		Nuit	≥ 45	530 m	25	8+900 à 9+600
4	Nivellement, drainage et installation de ponceaux	Jour	≥ 55	160 m	6	8+900 à 9+200
		Nuit	≥ 45	500 m	22	8+900 à 9+550

Dans le tableau 3.2, la **distance par rapport aux travaux** indique le rayon à l'intérieur duquel les émissions sonores en provenance du chantier seront égales ou supérieures aux limites stipulées. Par exemple, dans le cas des activités de forage et de dynamitage, il est possible de prévoir une zone d'un rayon de 255 m autour de l'emplacement des activités à l'intérieur de laquelle les niveaux de bruit seront supérieurs ou égaux à la limite de 55 dB(A) pour le jour.

Le **nombre maximal de maisons susceptibles de subir un impact** indique la quantité maximale de maisons à l'intérieur de la zone précédemment décrite. Il est à noter que ce maximum survient lorsque les travaux sont à l'extrême ouest du site. Plus l'emplacement des activités de construction s'éloigne de la zone jugée sensible, moins le nombre d'habitations à l'intérieur de cette zone est important.

La **section de la zone des travaux susceptible de créer des impacts** est la partie de la zone des travaux à l'intérieur de laquelle les activités de construction sont susceptibles de créer des impacts. Au-delà de cette section, les émissions sonores provenant des travaux seront en deçà des limites édictées pour l'ensemble des résidences de la zone d'étude.

Au regard des résultats contenus au tableau 3.2, les activités 1 et 2 sont les plus susceptibles de présenter des impacts aux plus proches résidences par rapport à la limite ouest des travaux. Dans le pire des cas, 7 résidences subiront des niveaux sonores supérieurs à 55 dB(A) en période diurne. Si des travaux avaient cours en période nocturne, après 19 h, le nombre maximal d'habitations serait porté à 44 en raison d'un niveau sonore admissible de 45 dB(A).

3.2 SOURCES RELATIVES AU TRANSPORT

Afin de qualifier l'impact relatif au transport, le débit maximum prévu dans la phase des travaux a été considéré, soit 200 camions par jour (400 passages) à une vitesse actuellement affichée de 50 km/h dans le village jusqu'à la rivière Blanc-Sablon et de 70 km/h de la rivière jusqu'au banc d'emprunt. Ce trafic représente un débit d'environ 17 camions par heure. Le tableau 3.3 présente les niveaux de bruit anticipés à plusieurs distances de la chaussée.

TABLEAU 3.3 : NIVEAUX DE BRUIT CALCULÉS ET DISTANCE DU CENTRE DE LA CHAUSSÉE

Distance à la chaussée (m)	Niveau de bruit anticipé	
	50 km/h	70km/h
5	63,8	64,8
10	61,5	62,5
20	57,2	58,2
30	54,6	55,6
40	52,9	53,9
50	51,5	52,5

Il est à noter que les résultats contenus dans le tableau 3.3 représentent la pire situation rencontrée au cours des travaux et pourrait s'étendre sur une durée de 15 jours¹ uniquement.

¹ Rapport Tecresult, page 5-16

4.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au regard de l'ensemble des résultats, il appert que l'intensité de la perturbation résultant de la construction de la côte de Black-Rock à Blanc-Sablon sera forte. Toutefois, considérant une valorisation moyenne de la composante bruit², une portée spatiale de l'impact restreinte et une portée temporelle de l'impact courte, il en résulte une importance de l'impact faible. Cette dernière est établie selon les critères contenus dans le tableau 5.2 du rapport d'étude d'impact sur l'environnement de *Tecsult* dont une copie figure en annexe 1. Bien que l'impact résiduel de la construction soit faible, il est tout de même recommandé de suivre les directives stipulées dans les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP (annexe 2) lorsque des dépassements sont prévus, c'est-à-dire lorsque les activités considérées sont à l'intérieur de la zone des travaux susceptibles de créer des impacts.

Afin de réduire les impacts anticipés, il serait fortement recommandé de réduire voire d'interdire les travaux en soirée. De plus, le choix et l'utilisation d'équipements générant les niveaux sonores réduits sont fortement recommandés afin de réduire les niveaux sonores émis pendant les phases critiques des travaux. Ceux-ci devront être munis des silencieux adéquats. Pour le transport, une réduction de la vitesse jusqu'à 30 km/h dans la zone de 50 km/h pourrait se traduire par une réduction additionnelle de 0,5 dBA des niveaux sonores prévus. Une telle mesure combinée à une interdiction d'utilisation des freins moteurs pourrait s'avérer utile. Pour ce qui est de la mise en place d'écrans acoustiques, la topographie ne permet pas d'atteindre une efficacité suffisante. Toutefois, pour les foreuses, l'utilisation d'écrans portatifs pourrait s'avérer une mesure d'atténuation adéquate.

² Rapport Tecsult, page 5-4

ANNEXE 1
GRILLE DE DÉTERMINATION DE L'IMPORTANCE
DE L'IMPACT (PARTIE 2 DE 3)

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

ANNEXE 2
LE BRUIT COMMUNAUTAIRE AU QUÉBEC -
POLITIQUES SECTORIELLES

LE BRUIT COMMUNAUTAIRE AU QUÉBEC POLITIQUES SECTORIELLES

LIMITES ET LIGNES DIRECTRICES PRÉCONISÉES PAR LE MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS RELATIVEMENT AUX NIVEAUX SONORES PROVENANT D'UN CHANTIER DE CONSTRUCTION (MISE À JOUR DE MAI 2005).

Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq,12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de :

- a) Prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) Préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) Justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) Démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) Estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) Planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq,1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ($L_{Aeq,1h}$) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq,1h}$) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant, à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences «a» à «f» telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.

ANNEXE 5

Avis technique sur la zone sensible à l'érosion

Québec, le 19 septembre 2007

Monsieur Michel Ménard, ing.
Service des projets
Direction de la Côte-Nord
625, boulevard Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5

MTO, DIRECTION DE LA CÔTE-NORD			
	Copie	Voir	Vu
Directeur Inventaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27 SEP. 2007			
Projet Support	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H.S.P.	<input checked="" type="checkbox"/>	B.C.	<input checked="" type="checkbox"/>
S.I.	<input type="checkbox"/>	B.E.G.	<input type="checkbox"/>

OBJET : AVIS TECHNIQUE – RAPPORT HYDRAULIQUE
Protection de la route 138
Golfe du Saint-Laurent
Municipalité : Lourdes-de-Blanc-Sablon (BLANC-SABLON)
Dossier : P-81304

Monsieur,

À la suite de votre demande du 17 septembre 2007, par courrier électronique, nous avons finalisé l'avis technique demandé pour le projet identifié en titre. Les conclusions de cet avis de M. Christian Poirier, ing., de notre service, sont regroupées à l'intérieur du rapport dont vous trouverez une copie ci-jointe pour votre information.

Nous espérons que l'avis précité saura répondre à vos attentes et n'hésitez pas à communiquer de nouveau avec notre service pour toute information additionnelle pouvant vous être utile dans le présent dossier.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le chef du Service de la conception,

pour André Desjardins
Gérard Desgagné, ing. M. Sc.

GD/cp

p. j.

c. c. : MM. Christian Poirier, ing. M. Sc., chef de la Section hydraulique, SC, DS
Robert Marsan, Service des projets, Direction de la Côte-Nord
M^{me} Thérèse Belisle, ing., chef du Service des projets, DT de la Côte-Nord


MTO-HSP 25SEP07 13:35

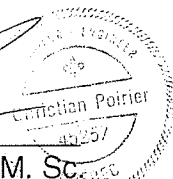
AVIS TECHNIQUE

RAPPORT HYDRAULIQUE

Protection de la route 138
Golfe du Saint-Laurent
Lourdes-de-Blanc-Sablon
(BLANC-SABLON)
P-81304

Préparé par :


Christian Poirier, ing. M. Sc.
Chef de la Section hydraulique
Service de la conception



DIRECTION DES STRUCTURES
18 septembre 2007

Québec 

1.0 INTRODUCTION

Ce rapport est préparé à la suite de la demande formulée par M. Michel Ménard, du Centre de services de Havre-Saint-Pierre, en date du 17 septembre 2007. Elle a pour objet d'analyser la stabilité de la zone côtière au pied de la côte de Black-Rock, dans la municipalité de Lourdes-de-Blanc-Sablon, afin de déterminer les besoins en protections côtières. La figure 1 permet de localiser ce site.

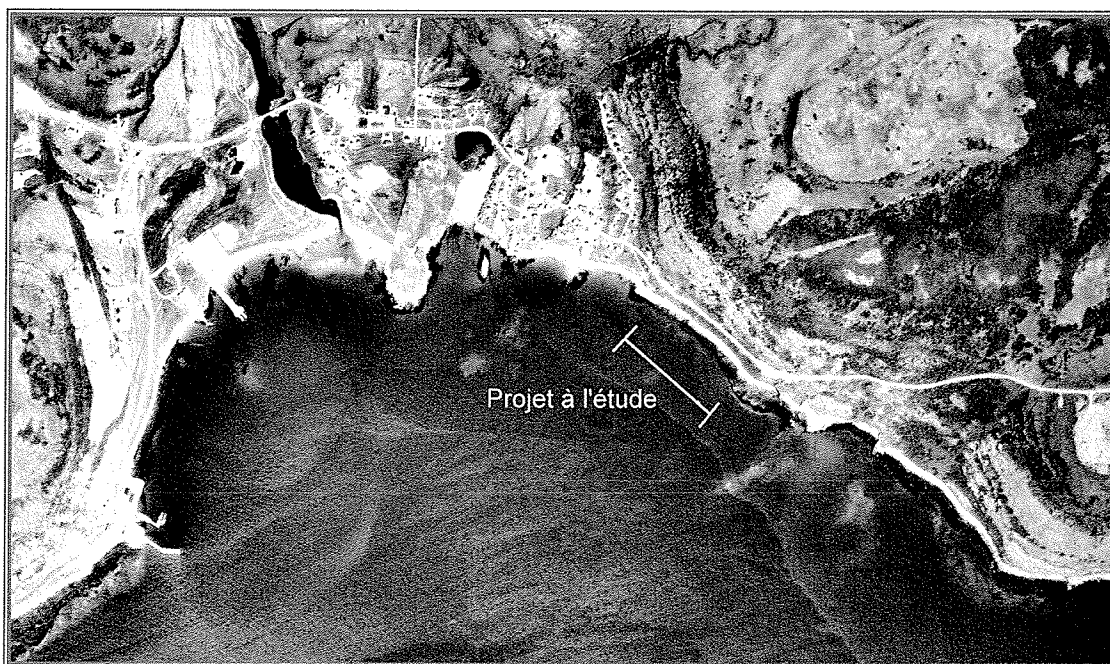


Figure 1 : Localisation site à l'étude (photographie aérienne Q90304 - 11)

2.0 COMMENTAIRES RELATIFS À L'ENQUÊTE DES LIEUX

La visite des lieux du 11 juillet dernier m'a permis de constater que la plage, dans la zone d'intérêt, ne présente pas d'indice d'érosion active. Les vues panoramiques suivantes présentent le site à l'étude.



Figure 2 : Site à l'étude vu de l'ouest vers l'est

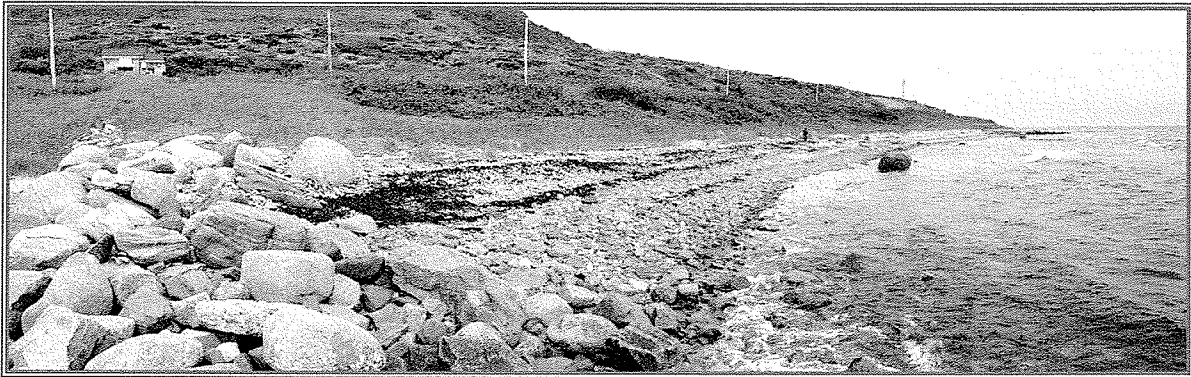


Figure 3 : Site à l'étude vu de l'ouest vers l'est

À l'aide des figures 2 et 3, il est possible de constater que la route est loin de la rive. De plus, le haut de plage est recouvert d'une végétation qui démontre une érosion très faible.

3.0 PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES

D'une façon non exhaustive, les photographies aériennes de 1978 et 1990 furent comparées aux observations effectuées lors de l'enquête sur le terrain. Les figures suivantes présentent un agrandissement des photographies aériennes de 1978 et de 1990 de ce secteur.



1978 - (MTQ7807 - 70)



1990 - (Q90304 - 11)

Figures 4a et b : Agrandissement des photographies aériennes de 1978 et de 1990 (MTQ7807 - 70 et Q90304 - 11)

Ainsi, il est possible de constater qu'aucun recul important n'a été observé durant les vingt-neuf dernières années.

4.0 TRAVAUX REQUIS

Puisque la plage ne présente pas de signe d'érosion importante, et qu'aucun empiétement ou élargissement de la route n'est prévu dans ce secteur, **aucune protection à court et à moyen terme n'est requise.**

Cependant, si une érosion venait à être observée et présentait une menace pour l'infrastructure, la mise en place d'un empierrement serait alors l'une des seules solutions à envisager. En effet, le secteur est localisé entre un émissaire d'égout et une petite pointe de roc qui rend la migration des sédiments difficile le long de la plage.