

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Questions et commentaires  
pour le projet de correction de la côte de Black Rock  
sur le territoire de la Municipalité de Blanc-Sablon  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-386**

**Le 20 avril 2007**

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

**Québec** 



## **INTRODUCTION**

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de correction de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

### **2.2 – 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.
- 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.
- 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.
- 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.

### 3 – Description du milieu

- QC-5** Une carte permettant de localiser les cours d'eau traversés par la future route doit être présentée.
- 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.
- 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)?
- 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?
- 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-Sablou, est-elle considérée? Le cas échéant, l'impact potentiel sur les EFMVS devra être considéré.
- 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?
- 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?

### 5 – 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 (voir plan à 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.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

## **6 – 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.

***Original signé par :***

**Denis Talbot**, M.Sc. Environnement  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu terrestre

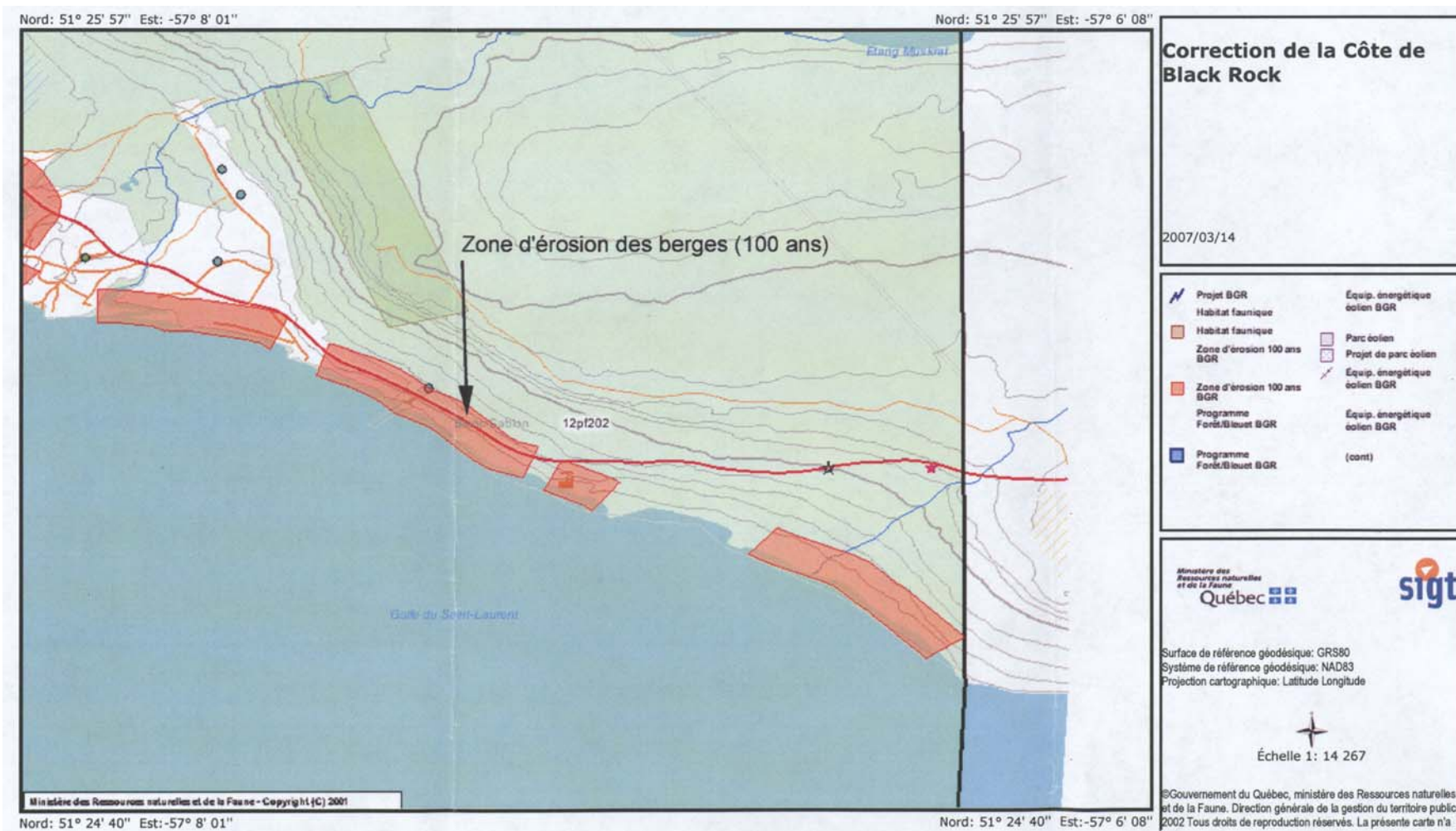


## **ANNEXES**





# ANNEXE 1 : ZONES À RISQUE D'ÉROSION





## Annexe 2

**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 ( $L_{Aeq, 12 h}$ ) 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 ( $L_{Aeq, 1 h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ( $L_{Aeq, 1 h}$ ) 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 ( $L_{Aeq, 3 h}$ ) 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.