
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

CORRECTION DE LA ROUTE 138
DANS LE SECTEUR DES LACS
CASTOR ET RAT MUSQUÉ

GODBOUT, VL (CÔTE-NORD)

PROJET NO : 154900166

AVIS DE PROJET

Mai 2011

**Version du document de base
« Avis de projet de la DÉE »
de juillet 2010**

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en **trente copies papier et en une copie électronique**. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Le formulaire « avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances. Le détail des tarifs est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/ministere/tarification/mddep.htm#eval>. Il est à noter que le Ministère ne pourra traiter la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet, accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales, est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Télécopieur : 418 644-8222
Internet : www.mddep.gouv.qc.ca

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (téléphone : 418 649-6444; acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca) afin qu'il soit déterminé si le projet est

**Correction de la route 138 dans le secteur des
lacs Castor et Rat Musqué, Godbout, VL (Côte-Nord)
Projet n° : 154900166**

également assujetti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

Correction de la route 138 dans le secteur des
lacs Castor et Rat Musqué, Godbout, VL (Côte-Nord)
Projet n° : 154900166

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception : Numéro de dossier :
---	--

1. Initiateur du projet

Nom :	Ministère des Transports du Québec	
Adresse civique :	625, boulevard Laflèche, bureau 110 Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5	
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	418 295-4765	
Télécopieur :	418 295-4766	
Courriel :		
Responsable du projet :	Michel Bérubé, directeur /	/ Robert Marsan, biol.
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	N° CIDREQ : 13812425	

2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

Nom :	À venir
Adresse :
Téléphone :	
Télécopieur :	
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. Titre du projet

Correction de la route 138 dans le secteur des lacs Castor et Rat Musqué, Godbout, VL (Côte-Nord).

Projet n° (MTQ) : 154900166.

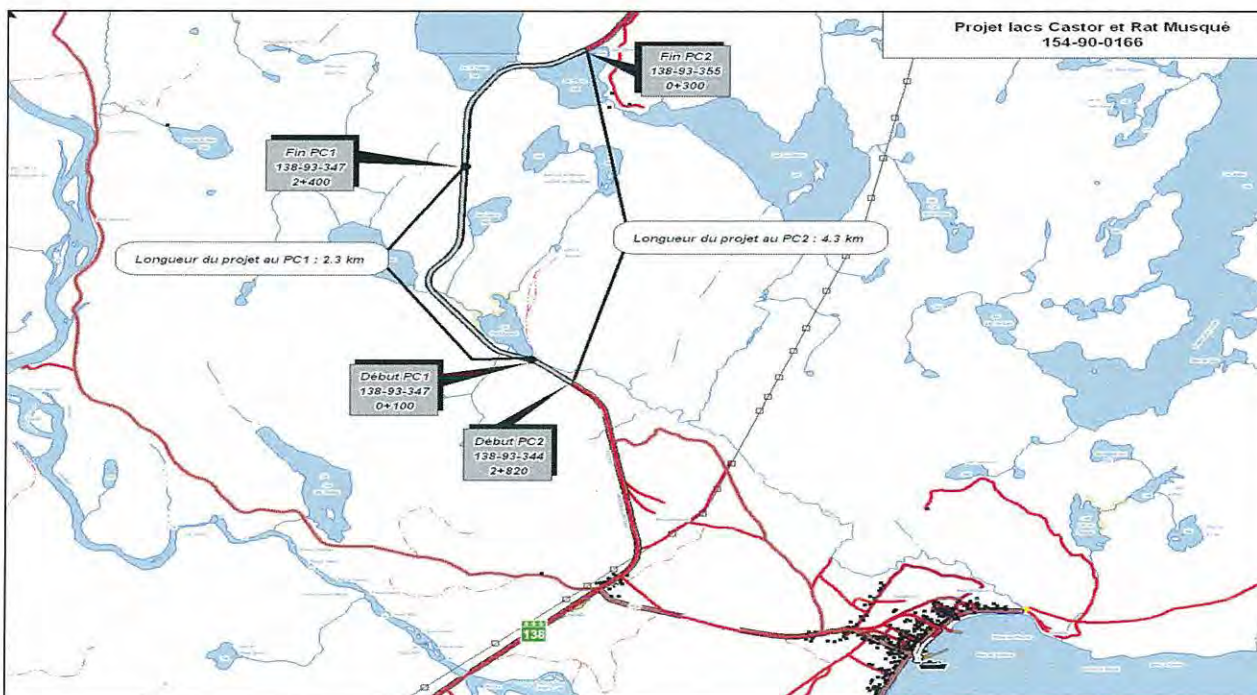
4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

La route nationale 138 entre Baie-Comeau et Port-Cartier est problématique à plusieurs endroits : étroitesse du gabarit de la route, présence de roc à proximité de la route, courbes sous-standards (raides) et pentes critiques (abruptes) souvent combinées, drainage inadéquat de la chaussée et absence de voies lentes qui permettraient le dépassement de véhicules lourds, etc.

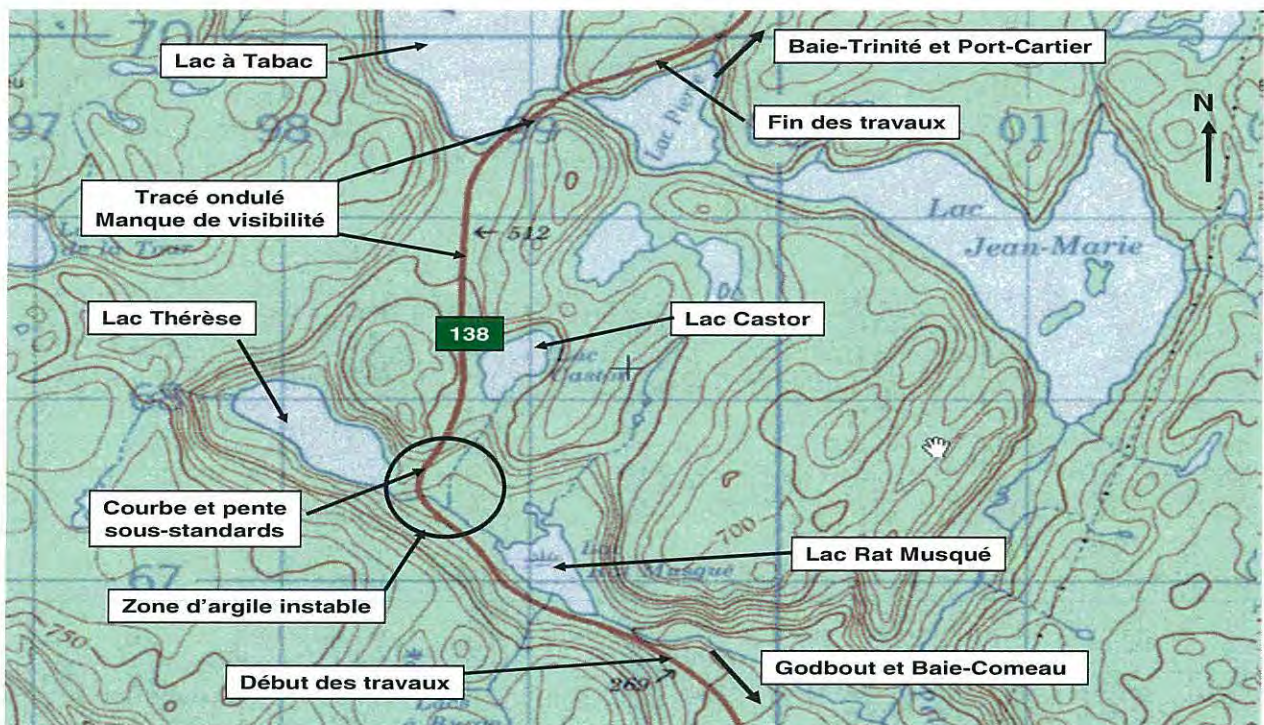
À la suite de démarches du milieu et des attentes exprimées par les autorités du ministère des Transports du Québec (MTQ), ce projet de correction de la route 138 sur plus de 4 km (figure 1), dans le secteur des lacs Castor et Rat Musqué (Godbout), a été inscrit à sa planification.

Figure 1 : Plan de localisation



Ce tronçon de la route 138 est situé entre les villages de Godbout et Baie-Trinité, sur la Côte-Nord du St-Laurent. Il est constitué d'une suite de courbes et de pentes qui permettent de contourner des montagnes et cinq lacs (figure 2). D'ouest en est, ce sont les lacs Rat Musqué, Thérèse, Castor, à Tabac et Pierre. Il n'y a aucune possibilité de dépassement. À certains endroits, la distance de visibilité à l'arrêt est insuffisante. Entre les lacs Rat Musqué et Castor, le tracé présente une courbe sous-standard et une pente prononcée.

Figure 2 : Localisation du tronçon



À cet endroit, en direction est, les véhicules lourds doivent ralentir pour négocier la courbe raide (185 m de rayon) située au bas d'une côte et manquent de vitesse pour monter la pente qui augmente jusqu'à 12 % sur les 500 m qui suivent. Ils provoquent ainsi la formation de pelotons.

En direction ouest, la même courbe est à l'origine de sorties de route parce que les véhicules ont de la difficulté à la négocier lorsqu'ils se retrouvent au bas de la pente de 12 %. Ce site fait l'objet d'un déglacage spécial en période hivernale. Le MTQ ferme occasionnellement la route aux véhicules lourds dans ce secteur (qui inclut, plus à l'est, la côte « du Smook » [des travaux d'amélioration y sont prévus], la côte « Nadeau » [une étude d'impact est en cours] et la côte connue sous le nom de « Jambon »).

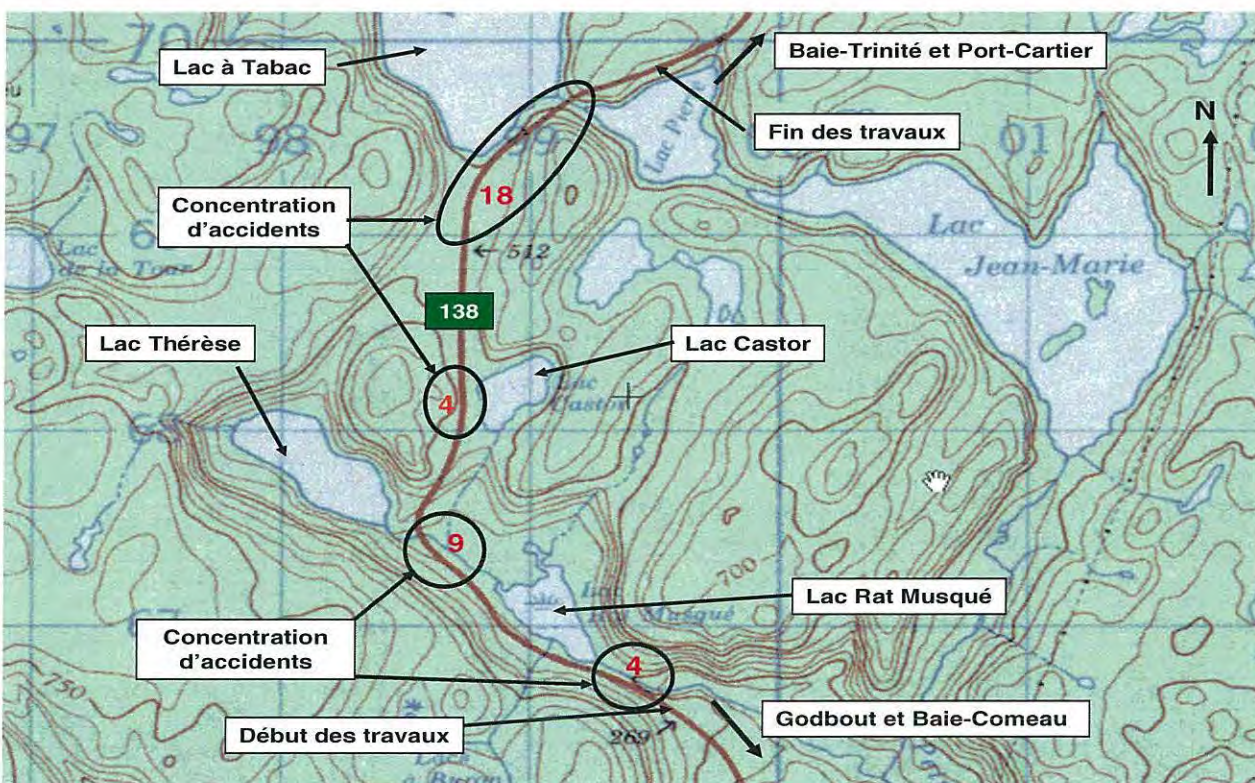
Plus à l'est encore, le tronçon présente d'autres particularités hasardeuses. Le tracé y est sinueux et ondulé et la visibilité à l'arrêt est insuffisante. Dans ce contexte, les courbes sont sournoises.

Malgré une certaine imprécision dans les rapports d'événements, l'analyse des accidents présente les faits suivants : pendant les 10 dernières années, soit entre le 1^{er} juillet 2000 et le 30 juin 2010 (la banque de données n'est pas à jour pour la période subséquente), ce tronçon de 4,23 km a été le site de 35 accidents impliquant 37 véhicules. Vingt-huit accidents ont résulté en dommages matériels seulement, 8 avec blessés légers, 1 avec blessés graves, mais aucun mortel.

Quelques détails : 24 accidents de jour, 11 de nuit, 17 par temps clair, 18 pendant la neige-grêle, temps nuageux et sombre ou pluie-neige, 12 sur chaussée sèche, 21 sur chaussée enneigée, glacée ou mouillée, 19 pertes de contrôle, 15 en direction est, 22 en direction ouest, impliquant 28 automobiles, 4 camionnettes et 4 tracteurs routiers. Deux lors de dépassements par la gauche, malgré les lignes doubles sur les 4,3 km.

Le positionnement des accidents sur l'ensemble du tronçon met en évidence 4 secteurs problématiques, dont 2 qui sont particulièrement « accidentogènes ». Ce sont les secteurs de la côte du lac Rat Musqué (9 accidents rapportés) et celui de la partie sinueuse et ondulée à l'ouest du lac Pierre (18 accidents rapportés).

Figure 3 : Secteurs de concentration d'accidents



La Direction du MTQ, Côte-Nord, a établi qu'entre Tadoussac et la rivière Moisie (à l'est de Sept-Îles), le gabarit de la route sera de type « B » (pour une route nationale) (annexe 2), peu importe le débit journalier moyen annuel (DJMA). Ce faisant, le MTQ améliorera la sécurité des utilisateurs et la fluidité de la circulation dans les deux directions.

Compte tenu de l'espace nécessaire à la construction d'un tel tracé, la largeur moyenne de l'emprise de construction dépassera les 35 m sur les 4,23 km du projet.

Note (1) : L'Emprise (moyenne) de construction correspond à la largeur moyenne du couloir nécessaire à la construction du projet. C'est la surface qui subit un remblai, une excavation, un terrassement ou qui est remaniée. Sur les feuillets de l'annexe 3, cette largeur est comprise entre les lignes rouges « limites des remblais » et vertes « limites des déblais ». Elle est aussi présentée sur le « Profil en travers » de l'annexe 2 comme étant la limite externe du « talus de déblai », lorsqu'en déblai et du « talus extérieur », lorsqu'en remblai. Cette largeur moyenne (surface totale du projet/longueur du projet) est estimée avant l'étude d'impact et précisée au cours du cheminement selon les modifications et ajustements apportés au projet, le cas échéant. C'est celle dont il est question dans le présent texte.

Note (2) : L'Emprise légale est la largeur moyenne du couloir établie par le MTQ, soit 1) dans le cas où le tracé est bordé de propriétés privées pour les besoins d'acquisition ou 2) sur les terres du domaine public pour le transfert de gestion de cette surface du MRNF-Terres au MTQ. Cette largeur correspond aux « limites d'emprises » de l'annexe 2. Elle est donc toujours plus grande que l'emprise de construction. Elle sera fixée sur les plans de construction définitifs.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser, les coordonnées géographiques (longitude et latitude) et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la municipalité régionale de comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Le projet est situé dans la partie est de la municipalité de Godbout, VL (96010) sur la Côte-Nord (09), dans la MRC Manicouagan (960) et la circonscription électorale René-Lévesque (752).

Le projet débute à la position géographique 49° 20' 45" lat. N. et 67° 37' 41" long. O. et s'étend vers l'est sur 4,23 km pour se terminer au pied de la côte à l'est du lac Pierre.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

À son point de départ (- 0+280), le projet est situé dans le Bloc M du cadastre officiel de Canton de De Monts. Le tracé recoupe le Bloc A du même canton au chaînage approximatif 0+000. Ce Bloc A est la propriété de Cap Nord Properties Ltd. Le tracé en ressort au chaînage approximatif 3+650 pour entrer dans le Bloc N, toujours du même canton.

Les blocs M et N sont des terres du domaine public sous la juridiction du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec.

Le MTQ verra à présenter un plan d'acquisition aux propriétaires du Bloc A.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste à améliorer ce tracé afin de le rendre conforme à une vitesse affichée de 90 km/h (vitesse de conception de 100 km/h). Le projet inclut aussi la construction d'une voie auxiliaire pour véhicules lents en direction est afin de faciliter le dépassement des véhicules lourds.

Un premier tracé a été élaboré en 1999. Sur les feuillets de l'annexe 3, il correspond au tracé **fuchsia**. Cependant, les sondages géotechniques ont mis en évidence une zone d'argile instable (figure 2). En effet, le sous-sol à cet endroit est constitué d'une épaisse couche d'argile qui a une très faible capacité portante. À moins d'une méthode d'intervention particulière (remblai léger et contrepoids), la route pourrait s'y enfoncer

À la suite de l'analyse des sondages et compte tenu de la difficulté technique induite par la construction sur un tel type de sol et des coûts qui y sont associés, notre Service de la géotechnique recommande alors d'abandonner ce tracé.

Deux autres tracés ont été étudiés, soit le **rouge** (« Option PC-1 ») et le **jaune** (« Scénario 2 ») sur les feuillets de l'annexe 3. Ils améliorent le tracé actuel, mais présentent des difficultés majeures au niveau de la gestion de la circulation pendant les travaux d'assèchement de l'argile sensible, le dynamitage et la construction.

Note technique : Pour stabiliser l'argile sous les importants remblais routiers, il faut installer des drains verticaux au travers de l'argile puis une surcharge de pierre de 2,5 à 3 m d'épaisseur afin d'écraser l'argile et accélérer son assèchement par les drains (sa consolidation). Ce processus prendrait entre 6 mois et 2 ans, selon l'espacement entre les drains. La surcharge doit être enlevée lorsque la consolidation atteint 98 %; ce n'est qu'ensuite que le terrassement final de la route peut débuter (fondation et asphaltage).

Dans le cas de ces deux tracés, la surface concernée par la consolidation correspond à une largeur de l'ordre de ≈ 30 m à gauche et ≈ 65 m à droite du tracé proposé, sur plus de 180 m de longueur, avec un drain à tous les mètres carrés.

Nous vous faisons grâce de la problématique de gestion de la circulation de chacun; elle sera détaillée dans l'étude d'impact et nous vous amenons au quatrième tracé, soit le tracé vert («PC-2 »).

Note (3) : Le chaînage de départ des tracés « PC-1 » et « Scénario 2 » avait été fixé à 0+000 (feuille 1 de 4). Cependant, afin d'entretenir la cohérence entre le positionnement des interventions passées et futures (géotechnique, pédologie, dynamitage, construction, etc.), ce chaînage a été maintenu. Mais, comme le tracé retenu (vert) a été prolongé vers l'ouest par rapport aux précédents, son chaînage de départ est négatif (- 0+280).

Le Tracé « du PC-2 » permet de remédier à la majeure partie des inconvénients techniques (dynamitage, argile instable, etc.) des tracés précédents. Même s'il foule toujours dans la zone d'argile instable, l'épaisseur du remblai prévu pour la construction de la route passe de 12 m à moins de 6 m. Le tracé en tirets vert indique la position approximative de la voie de contournement par laquelle la circulation sera déviée pendant la phase de consolidation de l'argile.

Ce tracé améliore la courbe problématique en augmentant son rayon de 185 à 400 m. La pente, maintenant de 9 %, est rallongée de 200 m vers l'est et l'espace est suffisant pour y intégrer une voie auxiliaire pour véhicules lents de 1,6 km (entre les chaînages 1+400 et 3+000) afin de faciliter les dépassements. Cette option permet un meilleur tracé en plan et simplifie énormément la construction, car la stabilisation de la zone argileuse et les importantes coupes de roc pourront être réalisées sans trop incommoder les usagers de la route.

Ce tracé « du PC-2 » est environ 100 m plus court que la route 138 actuelle.

Compte tenu du type de problématique que le projet corrige, tant du point de vue technique et géotechnique qu'au niveau de la difficulté de réalisation, il n'y a pas vraiment d'autre variante réaliste possible. Cette dernière est en elle-même la variante optimale.

Informations techniques

- Dynamitage sur 6 sections importantes dont la longueur de chacune varie entre 140 m et 550 m, pour une longueur totale d'au moins 1 550 m. Dynamitage à 1 ou 2 paliers (12 m chacun), selon l'endroit;
- Déblai de 1^{re} classe (roc, réutilisable) estimation à 400,000 m³ et 55,000 m³ de 2^e classe (inutilisable);
- Surplus de roc estimé à 250,000 m³ qui seront entreposés pour usage ultérieur;
- Déboisement et débroussaillage sur environ 10 ha;
- Relocalisation d'un ponceau;
- Emplacement des roulottes de chantier : probablement à Godbout ou sur le terrain d'une carrière ou d'un banc d'emprunt avoisinant.

Les activités prévues sont :

- Analyse de potentiel archéologique, sondages et inventaire des sites jugés pertinents (Réalisé : rien à signaler);
- Déboisement;
- Déplacement des utilités publiques;
- Relocalisation du ponceau du lac Thérèse et relocalisation conséquente du ruisseau en amont et en aval. Avant la construction du chemin temporaire (déviation);
- Construction du (des) chemin(s) de déviation et gestion de la circulation;
- Drainage de la zone d'argile sensible;
- Dynamitage et transport des déblais;
- Remplacement et installation des autres ponceaux;
- Terrassement;
- Ajustement du drainage routier;
- Asphaltage et pose des glissières de sécurité;
- Aménagement paysager des surfaces remaniées ou réhabilitées (parties désaffectées de la route actuelle).

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet. Indiquer si des autochtones sont présents dans le secteur.

Décrire aussi les principales contraintes prévisibles : zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.

Au niveau de l'environnement, le projet s'inscrit dans un milieu typiquement forestier. Il ne semble pas y avoir de milieu particulièrement sensible sauf la zone humide en amont et en aval du ponceau du lac Thérèse.

Environ 65 poteaux (et possiblement des câbles souterrains) qui acheminent les services d'utilités publiques (électricité, téléphone, fibre optique, etc.) doivent être déplacés à la limite de l'emprise légale du MTQ.

Les sondages géotechniques complémentaires sont commandés afin de confirmer le type de sous-sol et les méthodes de construction qui seront impliquées.

Le dynamitage de grandes quantités de roc est prévu.

Le projet ne représente pas d'incompatibilité entre les usages actuels et ceux qui sont prévus. Il n'y a aucun bâtiment concerné et les voies d'accès forestier seront mises à niveau.

(~~Nath. Hovington~~): Le site du projet fait partie du N'Tassinan, territoire revendiqué par les autochtones. Trois communautés sont concernées, soit celles de Pessamit, de Uashat-Maliotenam et celle de Matimekosh. Cependant, le Service de la coordination des affaires autochtones du MTQ (comm. pers., oct. 2010) nous indique que ce projet, à lui seul, ne justifie pas une rencontre avec ces communautés. Par contre, une lettre d'information sur les intentions du MTQ leur a été envoyée.

Étant donné le nombre d'accidents rapportés dans ce secteur, les principales préoccupations de la population concernent la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Phases aménagement et construction

Le tracé ne croise aucun cours d'eau important. Ce sont majoritairement des ruisseaux permanents qui font les liens entre les lacs environnants. Le ponceau de l'exutoire du lac Thérèse doit être déplacé vers l'ouest et une partie du ruisseau amont sera relocalisé en conséquence. Ailleurs, le nouveau tracé s'éloigne généralement des berges (lacs Castor, à Tabac et Pierre). Le ponceau entre ces deux lacs sera remplacé. Partout, la libre circulation du poisson sera maintenue ou améliorée.

Cependant, l'emplacement des autres ponceaux est encore théorique. Les plans et devis finaux seront plus précis à ce sujet.

Le projet implique aussi le déboisement et le débroussaillage d'une surface d'environ 10 ha. Cependant, compte tenu de la localisation du projet, le MTQ prévoit qu'aucune surface de déboisement ne sera nécessaire pour les installations de chantier sauf pour les chemins de déviation temporaire.

Les surfaces abandonnées du tracé actuel seront réaménagées et naturalisées.

Phase exploitation

En phase d'exploitation, les impacts prévus ne sont que positifs puisque le MTQ aura atteint ses objectifs d'amélioration de la sécurité des usagers et de la fluidité de la circulation dans les deux directions.

Un véhicule lourd pourra franchir la côte sans difficulté majeure puisque la pente aura été ramenée à un niveau plus raisonnable et la formation de pelotons sera plus rare à cause de la possibilité de dépassement.

Nous prévoyons une réduction de la quantité d'abrasif autrement nécessaire en hiver et une réduction significative des situations hasardeuses pour tous les usagers, et ce, dans les deux directions.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

La réalisation de ce projet est à la programmation du MTQ pour 2015-2016-2017. La disponibilité budgétaire sera confirmée à ce moment.

Si cette prévision est respectée, les travaux débuteront par le déboisement, le décapage et le dynamitage possiblement à l'automne 2014 ou à l'hiver 2015 et le terrassement pourrait s'échelonner sur deux ans.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Les projets connexes sont : la correction du tronçon de la courbe de la Cuve, le contournement du village de Rivière-Pentecôte (Rivière Riverin/travaux prévus en 2011-2013/étude d'impact [É-I] en cours), la reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs Thompson-La Ligne (É-I en cours) et la correction de la côte Nadeau (2014/étude d'impact en cours).

Plus tard : la reconstruction de la route à l'est de la rivière Vachon, phase II (É-I à réaliser).

Enfin : la correction du profil de la route aux Îles-de-Mai (É-I à réaliser), la correction de trois courbes à l'ouest de la rivière Godbout (É-I à réaliser) et la reconstruction de la côte Bellevue à Franquelin (É-I à réaliser).

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact, incluant les échanges avec les autochtones.

En cours d'étude d'impact, le Ministère rencontrera les édiles municipaux, la population et les intervenants locaux concernés par le projet afin de leur présenter l'état d'avancement du projet et d'écouter leurs commentaires. Par la suite, s'il y a lieu, les demandes du milieu seront analysées par le MTQ afin d'établir si elles peuvent être intégrées au projet.

Enfin, à la suite de l'obtention de la confirmation de la recevabilité du projet, celui-ci sera présenté en consultation publique organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).


13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Nous souhaitons rappeler au lecteur qu'une étude d'impact sur l'environnement permet au promoteur de présenter à la Direction des Évaluations Environnementales (DÉE) du MDDEP, aux intervenants et au public les principes généraux d'un projet afin d'en arriver à sa recevabilité. Toutes les mesures, surfaces, distances, quantités sont encore approximatives, mais représentatives de l'ampleur du projet. Elles présentent une certaine marge d'erreur qui est, compte tenu du stade de développement du projet, acceptable. Toutes ces valeurs seront précisées après l'émission du Certificat d'Autorisation de Réalisation (CAR) issu du Conseil des ministres lors de la préparation des plans et devis finaux (de construction) qui serviront alors à obtenir le certificat d'autorisation nécessaire à la construction (CAC).

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Préparé par : Robert Marsan, biol. MSc.
André Bernatchez, t.t.p., SIP
Christine Fougères, t.t.p., SIP


2011.05.31

Signé le

par le directeur :


Michel Bérubé, ing

Annexe 2 : Profil en travers de « Type B »

Tomme	1
Chapitre	5
Numero	002
Date	2005 06 15

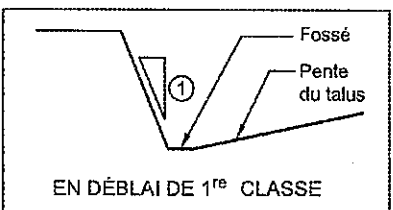
DESSIN NORMALISÉ

PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE B)

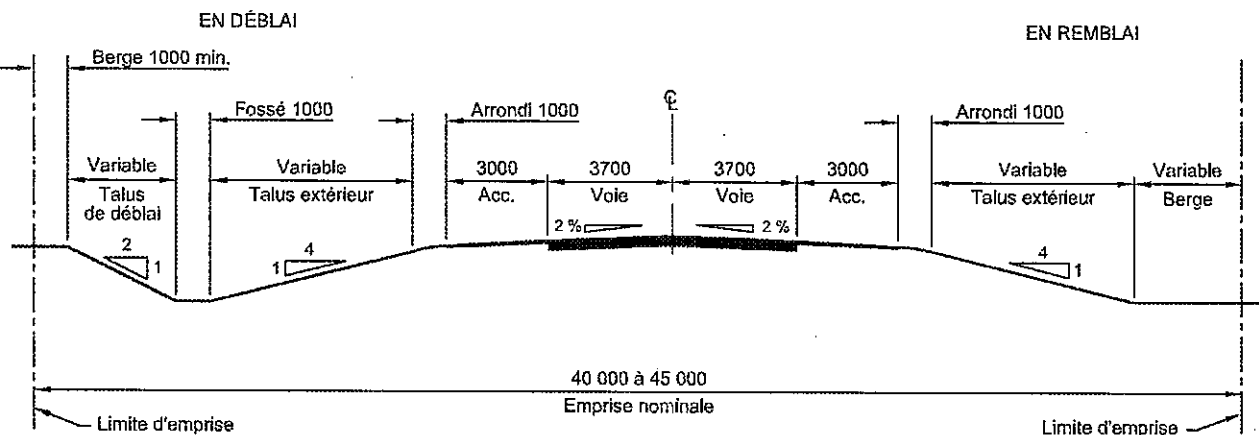
Autorisé pour publication par :
 Soumis en vertu de la Loi sur l'accès à l'information
 Direction générale des Infrastructures et des technologies
 Anne-Marie L'Yves, Ing., M. Ing.

Transports Québec

NORME



ROUTE NATIONALE DJMA > 2000



① Pour les déblais de 1^{re} classe, se référer au *Tome II – Construction routière*, chapitre 1 « Terrassement ».

Notes :

- la nécessité d'installer un dispositif de retenue doit être évaluée en fonction des critères énoncés au chapitre 13 « Dispositifs de retenue » du présent tome. Le cas échéant, une sur largeur de l'accotement de 1,3 m est requise;
- les cotes sont en millimètres.

**Correction de la route 138 dans le secteur des
lacs Castor et Rat Musqué, Godbout, VL (Côte-Nord)
Projet n° : 154900166**

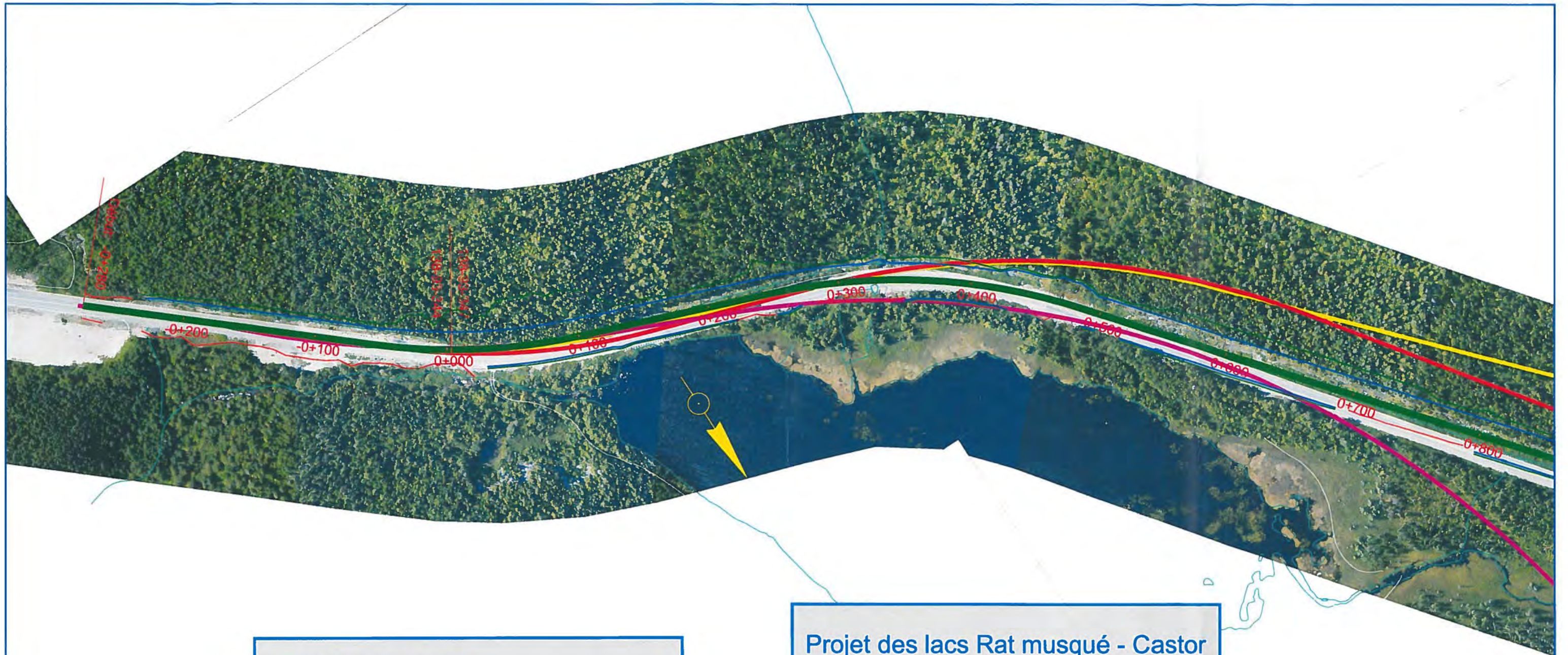
Annexe 3

Tracés du projet

dans le secteur des lacs Castor et Rat Musqué

dans la municipalité du village de Godbout

(4 feuillets 11" x 17")



Légende des couleurs:

	Tracé original 1999
	Tracé option PC-1
	Tracé scénario 2
	Tracé en remblai 4m sur argle - retenu au PC-2
	Haut de talus - déblai
	Bas de talus - remblai

Projet des lacs Rat musqué - Castor
 dans la municipalité de Godbout

Projet 154-90-0166

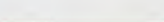
Feuillet 1 de 4

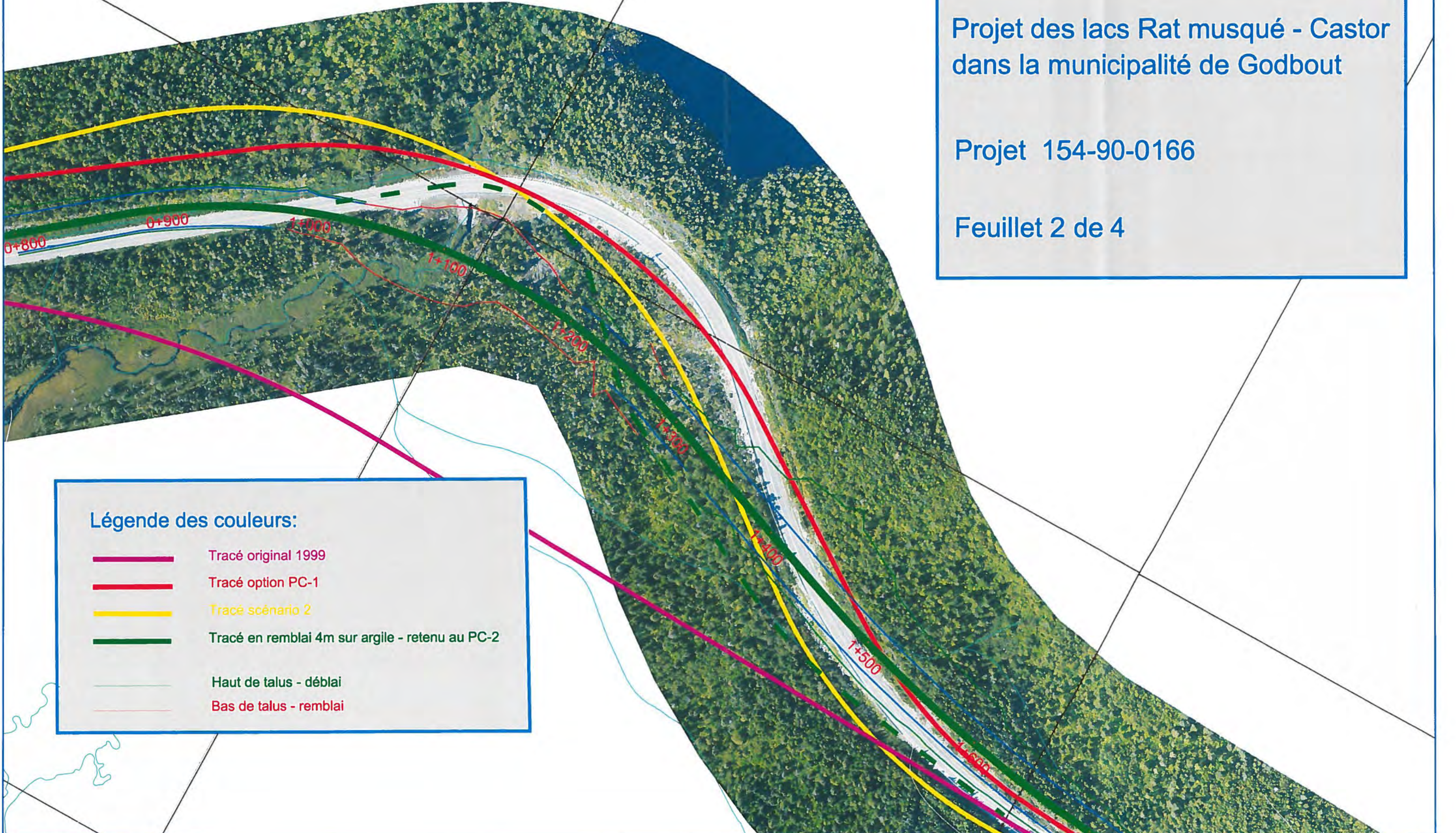
Projet des lacs Rat musqué - Castor
dans la municipalité de Godbout

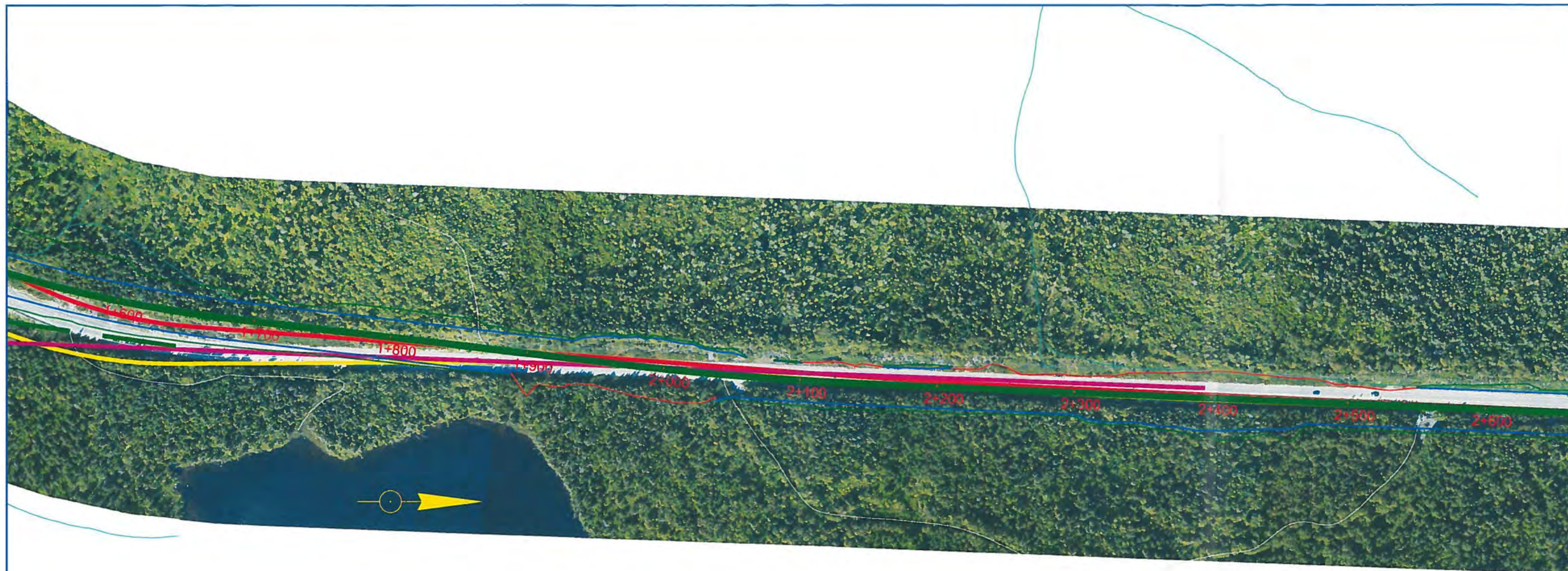
Projet 154-90-0166

Feuillet 2 de 4

Légende des couleurs:

-  Tracé original 1999
-  Tracé option PC-1
-  Tracé scénario 2
-  Tracé en remblai 4m sur argile - retenu au PC-2
-  Haut de talus - déblai
-  Bas de talus - remblai





Légende des couleurs:

- Tracé original 1999
- Tracé option PC-1
- Tracé scénario 2
- Tracé en remblai 4m sur argile - retenu au PC-2
- Haut de talus - déblai
- Bas de talus - remblai

Projet des lacs Rat musqué - Castor
dans la municipalité de Godbout

Projet 154-90-0166

Feuillet 3 de 4

Projet des lacs Rat musqué - Castor
dans la municipalité de Godbout

Projet 154-90-0166

Feuillet 4 de 4

Légende des couleurs:

- Tracé original 1999
- Tracé option PC-1
- Tracé scénario 2
- Tracé en remblai 4m sur argile - retenu au PC-2
- Haut de talus - déblai
- Bas de talus - remblai

