
**DIRECTION DES ÉVALUATIONS
ENVIRONNEMENTALES**

Route du quai de Tête-à-la-Baleine
Basse Côte-Nord

AVIS DE PROJET

Juillet 2009

Version du formulaire : Janvier 2009

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

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. 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.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet 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, boul. 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 afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti 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 par lettre si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

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 :	M. Michel Bérubé, ing., directeur
N° de matricule de l'Inspecteur général des institutions financières (CIDREQ)	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

Route du quai de Tête-à-la-Baleine, Basse Côte-Nord
N° projet : 154051499

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 village de Tête-à-la-Baleine (50° 42' 08" N et 59° 19' 17" O) est situé en Basse Côte-Nord, entre les villages de Harrington Harbour et Baie-des-Moutons (Mutton Bay), à confluence de la rivière de l'Ouest et de la rivière de l'Est (annexe 1, fig. 1).

Il est dans la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent (98015), dans la région administrative de la Côte-Nord (09), hors MRC et dans la circonscription électorale de Duplessis (744).

La route 138 relie l'aéroport au quai fédéral en passant par le village (annexe 1, fig. 2), mais n'est pas reliée aux villages environnants. Elle le sera probablement d'ici quelques années (projet Grande Séduction).

4. Objectifs et justification du projet

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

Depuis plusieurs années, la route du quai de Tête-à-la-Baleine s'enfoncé. Cette route, construite en remblai sur un fond d'argile marine, relie la côte au quai fédéral à l'extrémité de l'île du Grand Rigolet ouest, en passant par l'île de la Baie Plate (annexe 1, fig. 3 et 4). Lors de fortes marées annuelles ou des tempêtes, la chaussée est submergée rendant ainsi la route impraticable et le quai inaccessible. De plus, on observe un bombement du fond marin le long de ces tronçons.

Le quai de Tête-à-la-Baleine joue un rôle très important pour la population locale. Pendant toute la période sans glace, toutes les marchandises y arrivent par le bateau passeur, le Nordik Express.

Cette route de 5,1 m de largeur doit être stabilisée, élargie et rehaussée afin d'améliorer la qualité, la fonctionnalité et la pérennité, d'assurer la sécurité des usagers et la libre circulation des denrées et marchandises.

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.

Les terrains sont du domaine public.

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.).

Compte tenu du type de problématique, ce ne sont pas des variantes de tracé qui sont étudiées, mais plutôt des avenues de solutions à la problématique de l'enfoncement de la route actuelle.

En effet, comme la route relie la terre ferme au quai, en passant par l'île de la Baie Plate, les autres options de tracé devraient relier les deux points, mais en passant obligatoirement par d'autres îles, ce qui nécessiterait de nouveaux remblais dans la mer, et probablement, toujours sur de l'argile marine! L'option des ponts a été jugée beaucoup trop onéreuse par rapport aux besoins d'autant plus qu'un tracé existe déjà et qu'il peut être amélioré à moindres frais.

Dans ce cas-ci, deux tronçons de route en remblai relient le village au quai. Le premier relie la terre ferme à l'île de la Baie Plate (590 m y sont problématiques) et un deuxième relie l'île de la Baie Plate à l'île du Grand Rigolet Ouest (350 m problématiques). Au total, près de 940 m linéaires de route doivent être stabilisés.

En 2005, une analyse préliminaire du MTQ recommandait de construire, à des endroits précis, des contrepoids en enrochement de part et d'autre de ces deux tronçons afin de contrer l'enfoncement, puis de rehausser le profil afin d'y éliminer la submersion temporaire et occasionnelle. Étant donné que cette solution concernait de grandes surfaces d'empiètement sur le fond marin (voir la Variante 5), le MTQ a commandé une nouvelle étude afin d'obtenir des solutions alternatives pour résoudre le problème tout en limitant l'empiètement sur le fond marin.

Cette étude présente diverses options :

Variante 1 (remblai léger) : Construction d'un remblai avec des matériaux légers uniquement où un contrepoids est requis. L'alignement du tracé est déplacé vers la droite (vers l'ouest) afin de n'intervenir que d'un seul côté de la route. Cette conception facilite la réalisation du projet, diminue le coût des travaux, améliore la gestion de la circulation et permet de limiter l'empiètement supplémentaire sur le fond marin. Remblai de protection avec clé. Aux endroits où cette variante s'applique, la largeur nécessaire à la construction

(qui est toujours moindre que l'emprise légale représentée sur les coupes types) est estimée à 20 m et l'empiètement supplémentaire sur le fond marin, de l'ordre de 7 200 m²;

Variante 2 (murs en palplanches) : Comme pour la Variante 1 (V1), l'alignement du tracé est déplacé vers la droite. Construction du remblai à l'intérieur d'un mur de palplanches installé à la limite droite ou gauche du haut de talus du remblai lorsque le pied de ce dernier repose sur le lit du fleuve. Aux endroits où cette variante s'applique, la largeur de construction est estimée à 13 m. Empiètement supplémentaire de l'ordre de 2 600 m²;

Variante 3 (remblai évidé) : L'alignement du tracé est déplacé vers la droite. Construction du remblai avec une batterie de ponceaux de 1 200 mm, uniquement dans les zones où un contrepoids est requis. Aux endroits où cette variante s'applique, la largeur de construction est estimée à 23 m et l'empiètement supplémentaire de l'ordre de 7 200 m²;

Variante 4 (murs partiels en palplanches) : L'alignement du tracé est déplacé vers la droite. Installation d'un mur de palplanches à la limite du haut du talus du remblai, uniquement dans les zones où un contrepoids est requis et lorsque le pied du talus repose sur le lit du fleuve. Aux endroits où cette variante s'applique, la largeur de construction est estimée à 13 m et l'empiètement supplémentaire de l'ordre de 5 500 m²;

Variante 5 (contreponds) : L'alignement du tracé est inchangé. Contrepoids de part et d'autre du tracé. Aux endroits où cette variante s'applique, la largeur de construction varie entre 42 et 56 m et l'empiètement supplémentaire de l'ordre de 11 000 m²;

Variante 6 (rehaussement périodique) : Rehaussement périodique de 450 mm de la route actuelle. Sans glissières de sécurité. La largeur de la route demeure la même et il n'y a pas d'empiètement supplémentaire;

Variante 7 (rechargement granulaire à long terme) : Rechargement granulaire de la route actuelle à tous les 2 ans, pendant 20 ans. Sans glissières de sécurité. La largeur de la route demeure la même et il n'y a pas d'empiètement supplémentaire.

Une analyse multicritères (avec pondération relative des critères) a été réalisée avec les variantes 1 à 5. Les variantes 6 et 7, qui sont des solutions temporaires, en sont exclues. Les critères comparés et les résultats de chaque variante sont, de la meilleure variante à la pire :

- Difficulté de réalisation : V5 ; V1 = V2 = V3 = V4.
 - La V5 est la plus simple à réaliser tandis que le niveau de difficulté de réalisation des 4 autres est comparable.
- Stabilité et pérennité de l'ouvrage : V1 ≈ V3 ; V2 = V4 = V5
 - V1 quelque peu meilleure que V3, mais de beaucoup supérieure aux 3 autres qui sont comparables entre elles.

- Empiètement (x 1000 m²) en milieu marin : V2(2,6) - V4(5,5) ; V1(7,2) ≈ V3(7,2) ; V5(11)
 - V2 de beaucoup meilleure à V4. V1 et V3 sont équivalentes et V5 la pire.
- Coût (M\$ de 2007) : V5(2,6) - V1(3,5) - V4(3,8) - V3(6,9) - V2(7,5)
- Pour l'ensemble des critères, cette analyse conclut : V1 - V3 - V2 - V4 - V5

La variante 1 (remblai léger) est optimale et donc privilégiée (annexe 1, fig. 5).

La route actuelle doit être rehaussée jusqu'à un mètre au-dessus de la cote de la marée haute moyenne durant les grandes marées (MHMGM) (équivalent de la pleine mer supérieure de grandes marées (PMSGM)).

De plus, elle doit être élargie afin d'être plus sécuritaire pour les usagers. Elle aura deux (2) voies de roulement de 3 m chacune, deux (2) accotements de 0,5 m et deux (2) surlargeurs de 1,5 m qui permettront d'installer des glissières de sécurité. Ce qui correspond à une largeur totale de 10 m.

Pour toutes ces variantes, aucun déboisement, ni acquisition (expropriation), ni dynamitage sur les lieux n'est nécessaire. La pierre nécessaire au granulat, à la construction des contrepoids ou aux besoins des remblais proviendra d'une carrière locale.

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.

8.1 Milieu naturel

Il semble qu'il n'y ait jamais eu d'inventaire spécifique ou incluant le site du projet. Les seules sources d'information sont des banques de données et des organismes gouvernementaux.

Le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) n'a aucune mention d'espèces floristiques ou fauniques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (statut provincial).

De la même façon, le Service canadien de la Faune (SCF) n'a aucune mention d'espèces en péril (statut fédéral).

Le Système d'information pour la gestion de l'habitat du poisson (SIGHAP) ne mentionne aucun habitat tel qu'herbier aquatique, marais ou prairie humide à proximité du site. Cependant, des photographies du secteur montrent la présence d'un herbier de part et d'autre des tronçons en remblai (annexe 2).

Selon la Direction de l'aménagement de la faune de la Côte-Nord, les environs du site ne correspondent pas à un habitat faunique désigné au sens du Règlement sur les habitats fauniques.

Le phoque gris et le phoque commun sont fréquemment aperçus dans le havre de Tête-à-la-Baleine.

Le secteur est dans les limites d'une zone de pêche commerciale à l'omble de fontaine anadrome et à l'éperlan arc-en-ciel. Cependant, le SIGHAP ne mentionne aucune observation de cette dernière espèce à proximité du site. Seule la morue franche y est recensée.

Près du site, on retrouve ces espèces : la moule bleue, la mye commune, le pétoncle d'Islande, le pétoncle géant, le homard d'Amérique et le crabe commun.

Le SCF n'a aucune information dans ses bases de données concernant les oiseaux migrateurs, la sauvagine, les oiseaux coloniaux, les oiseaux terrestres et forestiers et les terres humides du secteur.

Il faudra vérifier avec précision les effets de la « Loi sur la conservation du patrimoine naturel » sur le projet. En effet, le site pourrait être considéré comme faisant partie de la « Réserve de biodiversité projetée de la côte de Harrington Harbour ».

8.2 Milieu humain

En plus de permettre l'accès, habituellement de mai à janvier au quai fédéral de Tête-à-la-Baleine, point crucial de l'approvisionnement hebdomadaire en denrées et marchandises, la route mène au quai des pêcheurs où ces derniers débarquent leurs prises (crabe, morue, flétan, turbot, etc.).

De plus, le quai des pêcheurs permet l'accès aux îles environnantes et particulièrement à l'île Providence, à environ dix kilomètres au large, dans l'archipel du Gros Mécatina (toutes îles). C'est un site, maintenant estival, qui compte une douzaine de maison de pêcheurs et une chapelle construite en 1895. En plus des attraits locaux (musée, îles, histoire), elle est un attrait touristique indéniable. L'été, l'hydravion accoste aussi au quai des pêcheurs.

La qualité et la sécurité du chemin du quai sont donc très importantes pour la communauté de ce village encore isolé de la Basse Côte-Nord.

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.

9.1 Phase de construction

Du point de vue de l'environnement, le principal impact correspond à la perte d'habitat du poisson conséquent au remblai nécessaire (1) pour rendre la structure de chaussée efficace et (2) pour confiner et protéger les matériaux. Cette perte est estimée à 7 200 m², mais pourrait être améliorée. Cependant, comme l'élargissement de la chaussée se fera du côté ouest de la route actuelle, c'est-à-dire du côté opposé aux herbiers (photo), la perte est généralement considérée comme moindre par le MPO.

Au plan humain, l'impact négatif majeur pourrait se faire sentir en ce qui touche le camionnage dans le village si les matériaux provenaient d'une carrière située entre le village et l'aéroport. Cependant, comme nous n'en sommes qu'à l'avant-projet, les sources de matériaux de remblai ne sont pas déterminées, mais de toute évidence, proviendront de Tête-à-la-Baleine.

Un second impact correspond à la difficulté d'accès au quai pendant les travaux. L'entrepreneur devra faire preuve d'ingéniosité afin de gérer la circulation de façon efficace.

9.2 Phase d'exploitation

Durant cette phase, les impacts seront positifs, particulièrement au niveau de la pérennité de l'ouvrage et surtout au niveau de la sécurité des usagers. La voie carrossable aura été élargie à 7 m, avec des glissières de sécurité aux endroits plus précaires.

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.

Attribution de l'étude d'impact à un consultant :	septembre 2009
Dépôt de la version finale à la DÉE :	septembre 2010
Réponses aux questions de la DÉE :	décembre 2010
Émission du Décret gouvernemental :	mars 2011
Appel d'offres pour la construction :	printemps 2011
Début des travaux :	été 2011

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.

Il n'y a pas de phase ultérieure prévue à ce projet.

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.

Une rencontre a déjà eu lieu avec les élus de Tête-à-la-Baleine en 2008 afin d'orienter la planification et la recherche de solutions.

Cependant, quand le promoteur a terminé l'analyse des options d'intervention et qu'il a identifié l'une d'elles comme étant l'option « optimale », c'est-à-dire celle qui se rapproche le plus des besoins de la population, celle qui minimise les coûts de réalisation et qui minimise les impacts sur l'environnement tout en respectant les normes de sécurité et de construction routières du MTQ, le projet, et son cheminement, est à nouveau présenté aux élus locaux, puis à la communauté locale pour les informer de l'état de la situation et en obtenir leurs commentaires avant de transmettre la version définitive à la DÉE du MDDEP. Ceux-ci, lorsque pertinents et justifiés, sont alors intégrés au projet. L'analyse des impacts tient compte de cette dernière version du projet.

13. Remarques

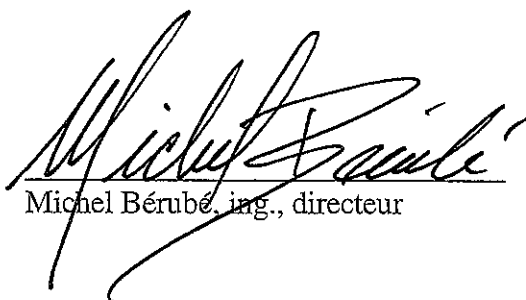
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Il n'y a rien à ajouter à ce point.

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

Avis de projet préparé par Robert Marsan, bio. M. Sc.

Signé le 2009-07-23



Michel Bérubé, ing., directeur

Annexe 1

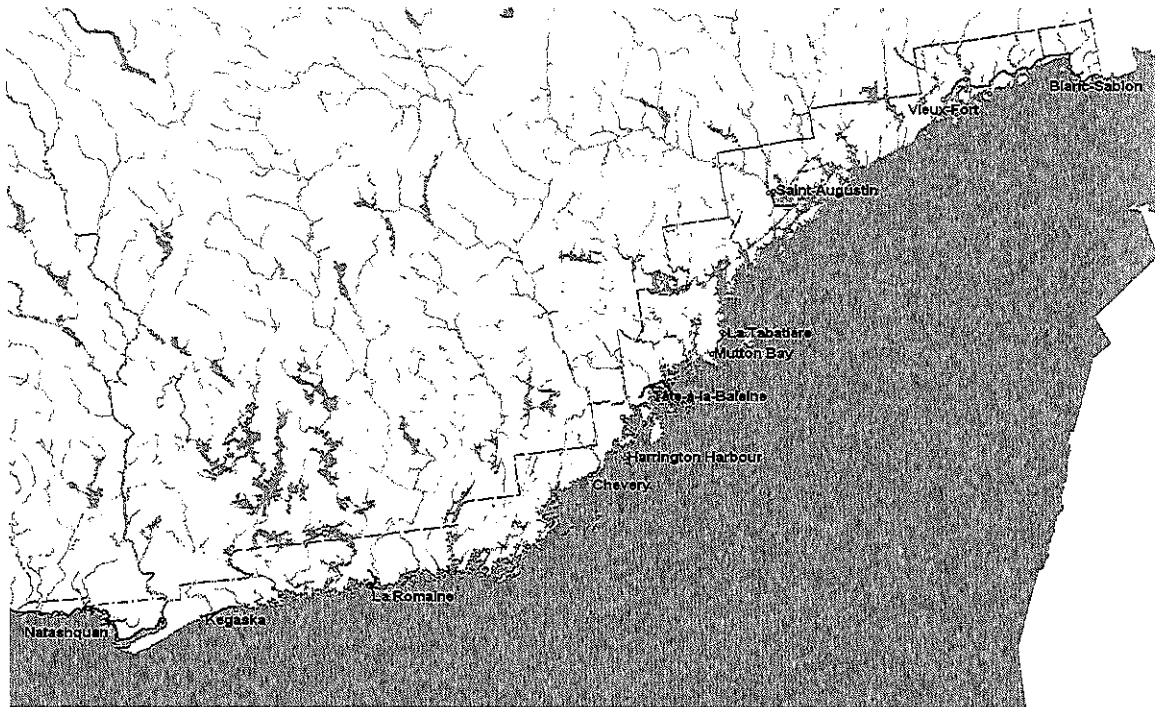


Figure 1 : Localisation de Tête-à-la-Baleine, Basse Côte-Nord

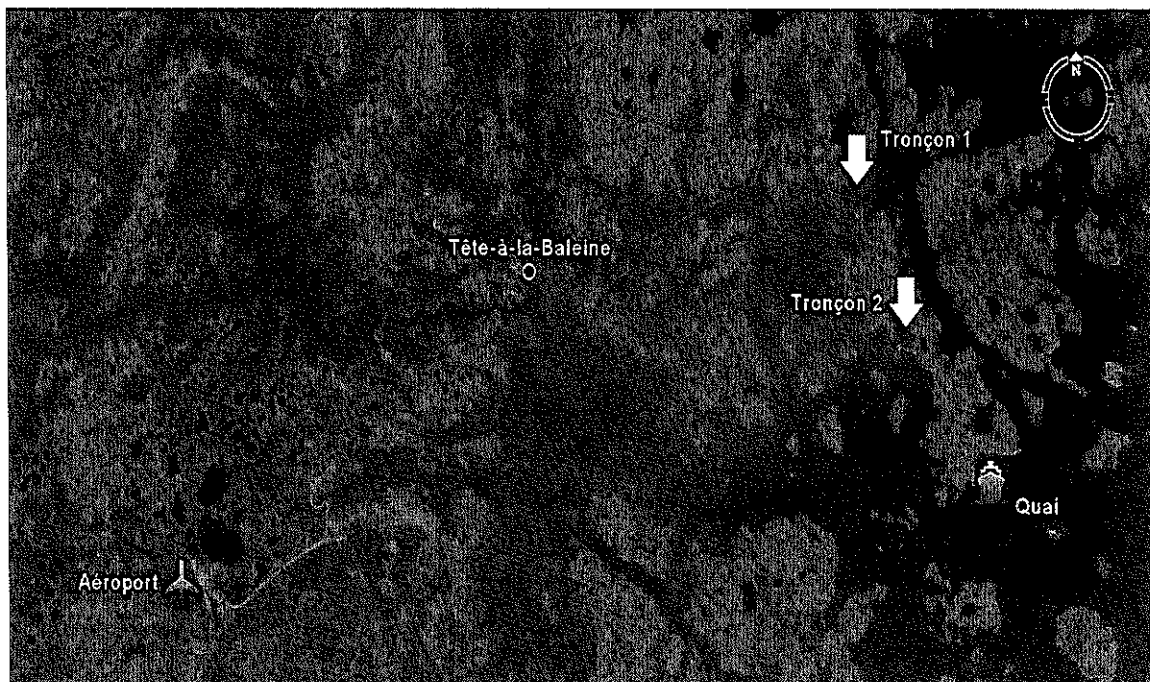


Figure 2 : Tête-à la-Baleine : l'aéroport, le village, les tronçons en remblai et le quai

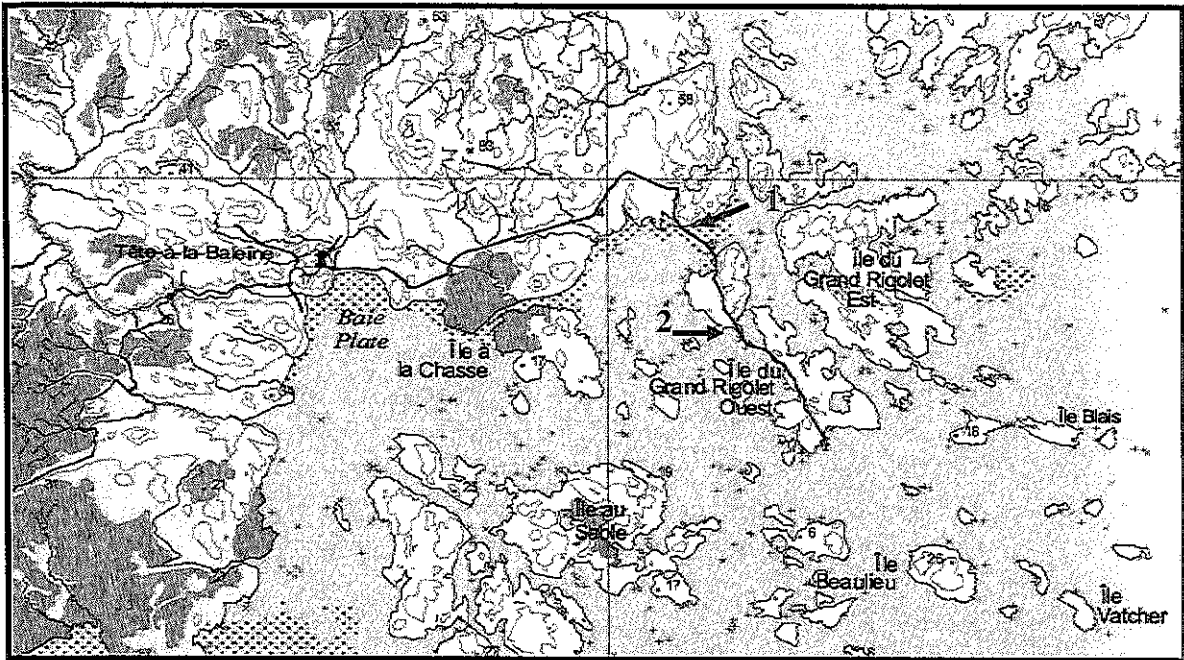


Figure 3 : Localisation du secteur à l'étude. Les flèches rouges situent les deux tronçons sur lesquels les travaux sont projetés.



Figure 4 : Vue aérienne du tronçon 1. Herbière aquatique du côté est. Chenal conséquent à la présence d'un ponceau d'équilibre.

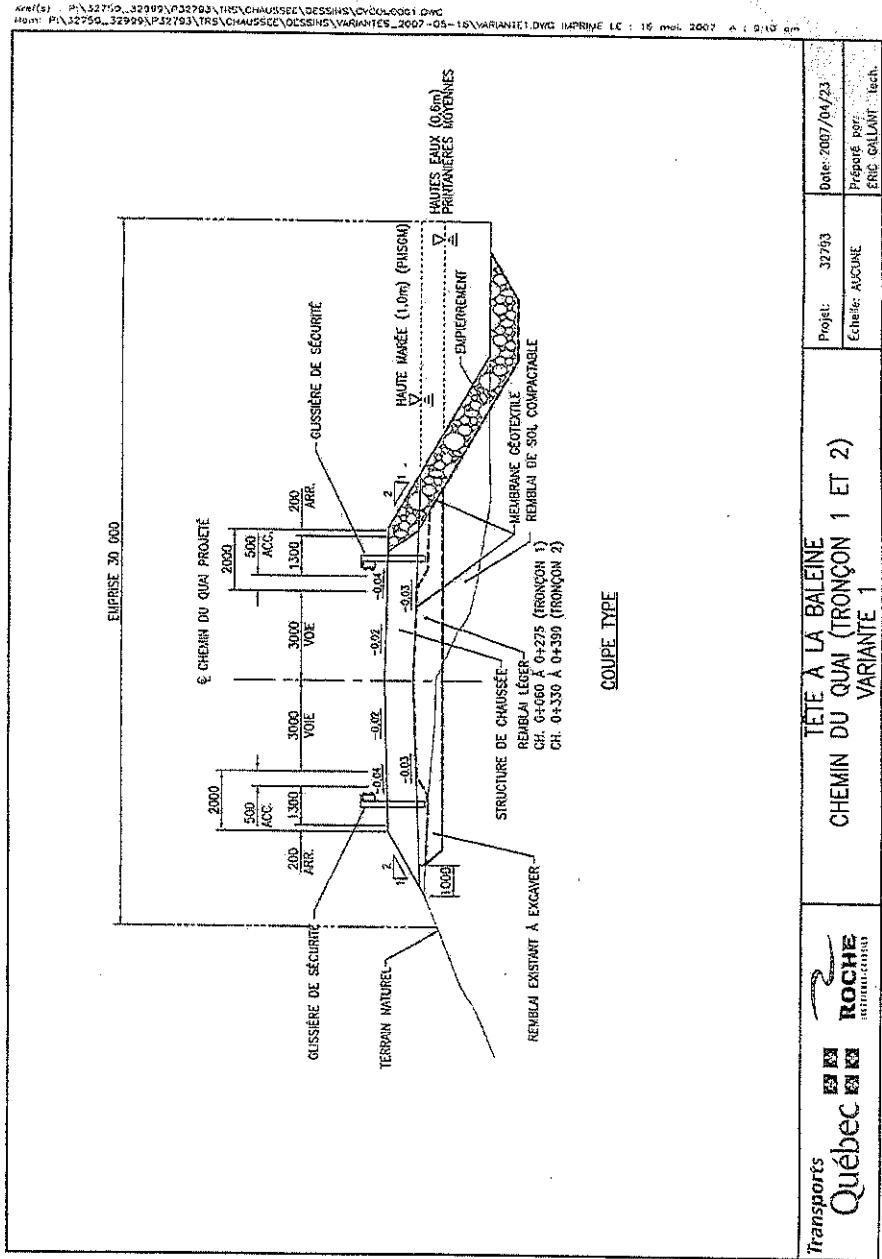


Figure 5 : Coupe-type de la variante 1 (proposée)