DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale 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 22 août 2008

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre
de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet :	M. Denis Talbot
Analyste :	M. Hubert Gagné
Supervision administrative :	Mme Marie-Claude Théberge, chef de service
Révision de textes et éditique :	Mme Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet du ministère des Transports (MTQ) de correction de la côte de Black Rock sur la route 138 à l'est de Blanc-Sablon, en Basse-Côte-Nord. La nécessité d'intervenir sur ce tronçon de la route 138 est principalement reliée à la sécurité des usagers. La non-conformité de sept courbes sur une distance de moins de deux kilomètres, le manque de visibilité et la présence de pentes abruptes posent de sérieux problèmes de sécurité routière. Le projet permettra de corriger ces lacunes. Il fait suite à une demande formulée par la Municipalité de Blanc-Sablon.

Plus précisément, le projet proposé par le MTQ consiste à corriger un tronçon de 1,9 kilomètre de la route 138 compris entre la limite est de la municipalité de Blanc-Sablon et un chaînage situé à environ 400 mètres à l'est de la frontière séparant la province de Québec du Labrador. Le projet de décret porte sur la portion du projet située sur le territoire de la Municipalité de Blanc-Sablon. Le nouveau tracé aura trois courbes horizontales standards et trois courbes verticales reliées par cinq secteurs en pente variant de 1,84 % à 8,84 %. Le MTQ envisage de réaliser les travaux en 2008 ou en 2009. Le coût total des travaux est évalué à 4,7 millions de dollars.

Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

Le principal enjeu du projet est relié aux espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS). En effet, six espèces de plantes vasculaires faisant partie de la liste des EFMVS ont été identifiées dans la zone d'étude lors des inventaires de 2000 et de 2007. Quatre colonies de *Dryopteris filix-mas* sont présentes dans la future emprise et deux autres EFMSV sont situées à moins de 200 mètres de celle-ci. Les deux colonies de *Dryopteris filix-mas* les plus menacées par les futurs travaux seront relocalisées alors que les autres individus menacés appartenant à des EFMVS seront protégés durant toute la construction du projet. Une surveillance environnementale sera exercée sur les colonies protégées et un suivi de deux ans a été proposé pour s'assurer du succès de la relocalisation.

Les autres enjeux concernent le bruit durant les travaux et les impacts reliés à la circulation routière. Des mesures d'atténuation permettront de minimiser les effets négatifs, entre autres, des horaires de travail strictement diurnes, un programme de communication pour informer la population locale du calendrier et des horaires du chantier et des opérations de dynamitage, une limitation de vitesse à 30 km/h dans le village pour les camions et la mise en place d'une signalisation adéquate afin d'assurer la sécurité des usagers pendant la déviation temporaire de la route 138.

La conclusion principale de ce rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. Le projet 2
   1.1 Raison d'être du projet 2
   1.2 Description du projet 3
2. Analyse environnementale 4
   2.1 Analyse de la raison d'être du projet 4
   2.2 Solutions de rechange au projet 4
   2.3 Principaux enjeux environnementaux du projet 4
      2.3.1 Espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées 4
      2.3.2 Climat sonore lors de la phase de construction 6
      2.3.3 Circulation routière lors de la phase de construction 7
   2.4 Autres considérations 8

Conclusion 9

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Niveaux de bruit calculés et distance du centre de la chaussée (dB(A)) 7

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude 2

Figure 2 : Localisation du projet de correction du tracé de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon 3

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés 15

Annexe 2 : Chronologie des étapes importantes du projet 17

Annexe 3 : Le bruit communautaire au Québec : Politiques sectorielles 18

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de correction de la côte de Black Rock sur le territoire de la Municipalité de Blanc-Sablon par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de correction de la côte de Black Rock est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la reconstruction, sur une longueur de plus de un kilomètre d'une route dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Blanc-Sablon du 15 janvier au 29 février 2008. Au terme de cette période, il n'y a eu aucune demande d'audience publique.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Cette section descriptive se base sur des renseignements fournis dans l'étude d'impact et dans les autres documents déposés par l'initiateur au MDDEP. L'information qui y est présentée sert de référence à l'analyse environnementale subséquente (section 2).

1.1 Raison d'être du projet

Le projet du MTQ consiste à rendre plus sécuritaire un tronçon de la route 138 de 1,9 kilomètre situé à l'est de Blanc-Sablon, en Basse-Côte-Nord, dont 400 mètres à Terre-Neuve. La figure 1 illustre la localisation de la zone d'étude. Selon l'initiateur, ce tronçon, nommé « côte de Black Rock », comporte de sérieuses contraintes géométriques qui posent des risques d'accident. Construite à flanc de montagne, cette portion de la route 138 a une dénivelée de l'ordre de 83 mètres sur 1 532 mètres avec des pentes qui atteignent 13 %. La côte comprend également sept courbes inférieures à la norme par rapport à la vitesse affichée de 70 km/h et présente par endroits des problèmes de visibilité. Une étude d'opportunité réalisée par le MTQ en 1999 conclut d'ailleurs que l'indicateur de sécurité obtenu pour la côte de Black Rock indique que le site est problématique et qu'il y a lieu d'intervenir au niveau de la sécurité.

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Source : Étude d'impact, janvier 2007.

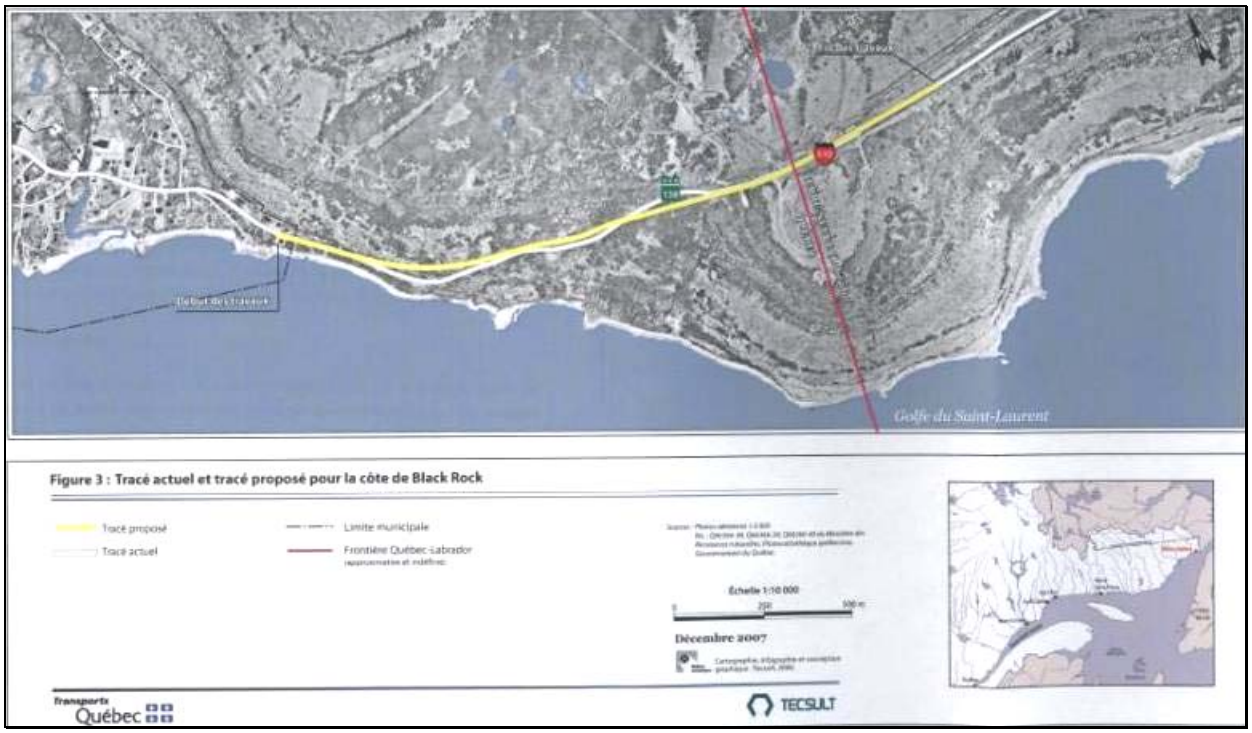
1.2 Description du projet

Le projet consiste en la reconstruction complète de la côte sur un tronçon de la route 138 d'une longueur de 1,9 kilomètre compris entre la limite est de la municipalité de Blanc-Sablon et environ 400 mètres à l'est de la frontière séparant le Québec du Labrador (figure 2). Il est à noter que le tronçon de 400 mètres situé à Terre-Neuve ne pourra faire partie de l'éventuelle autorisation du gouvernement du Québec. La nouvelle section de route aura une largeur nominale d'environ 62 mètres, une largeur de voie de 3,3 mètres et des accotements de deux mètres. Ces nouvelles caractéristiques correspondent à celles d'une route collectrice avec un débit journalier de 500 à 2 000 véhicules. Le nouveau tracé aura trois courbes horizontales standards et trois courbes verticales reliées par cinq secteurs en pente variant de 1,84 % à 8,84 %.

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

Le MTQ envisage de réaliser les travaux en 2008 ou en 2009. Le coût total des travaux est évalué à 4,7 millions de dollars.

FIGURE 2 : LOCALISATION DU PROJET DE CORRECTION DU TRACÉ DE LA CÔTE DE BLACK ROCK À BLANC-SABLON



Source : Étude d'impact, janvier 2007.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de correction du tracé de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Les arguments avancés par le MTQ à l'appui de la réalisation du projet apparaissent tous justifiés. La non-conformité de sept courbes sur une distance de moins de deux kilomètres, le manque de visibilité et la présence de pentes abruptes posent de sérieux problèmes de sécurité routière. Par ailleurs, la construction de la route translabradorienne amorcée depuis quelques années aura pour effet, lorsqu'elle sera complétée en 2009, d'augmenter l'achalandage routier sur cette portion de la route 138, notamment pour le camionnage, ce qui renforce la justification de procéder à la correction de la côte de Black Rock.

2.2 Solutions de rechange au projet

Le MTQ a examiné diverses solutions de rechange au projet dont le remplacement du transport routier entre Blanc-Sablon et le Labrador par le transport maritime, aérien ou ferroviaire. Il appert toutefois que l'utilisation de ces moyens de transports en remplacement du projet n'est pas réaliste compte tenu des coûts impliqués et des désavantages pour les usagers.

Divers tracés ont été considérés de façon préliminaire par le MTQ pour la correction de la côte de Black Rock. Cette analyse démontre que l'élaboration d'un nouveau tracé à l'extérieur du corridor actuel serait difficilement réalisable considérant les contraintes reliées au paysage local, soit les ravins menant au golfe du Saint-Laurent au sud et une topographie accidentée du côté nord.

2.3 Principaux enjeux environnementaux du projet

Cette section décrit et analyse les principaux enjeux environnementaux du projet tels que révélés par les études environnementales, la consultation publique et l'analyse effectuée par les spécialistes du MDDEP et du gouvernement. Ces enjeux concernent des composantes des milieux naturel et humain.

2.3.1 Espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées

Tout d'abord, il est à noter que cet enjeu a fait partie des préoccupations soulevées lors de la période d'information et de consultation publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. La zone d'étude du projet est caractérisée par une végétation de type toundra arbustive. La nature calcaire des dépôts de surface et l'influence maritime sont propices à l'établissement de plantes vasculaires rares, menacées ou vulnérables. Les deux inventaires menés dans la future emprise de la route et dans les terrains adjacents, en 2000 et en 2007, ont permis l'identification de six plantes vasculaires figurant sur la liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS). Ces six plantes sont :

- *Alchemilla filicaulis ssp. Filicaulis;*
- *Astragalus robbinsii var. fernaldii;*
- *Festuca hyperborea;*
- *Festuca frederikseniae;*
- *Gentianella propinqua ssp. Propinqua;*
- *Dryopteris filix-mas*.

Seulement quatre colonies de la dernière espèce sont présentes dans la future emprise. Deux autres EFMSV sont situées à moins de 200 mètres de celle-ci, dont l'*Alchemilla filicaulis ssp. Filicaulis*, localisée dans une platière herbacée bordant un ruisseau.

Les travaux de construction de la correction de la côte de Black Rock détruiront une superficie de 4,9 hectares de végétation terrestre. L'impact sera permanent. Sans mesures adéquates, les quatre colonies de *Dryopteris filix-mas* situées dans l'emprise seraient sérieusement menacées.

Le MTQ a proposé de relocaliser, avant le début des travaux et sous la supervision d'un spécialiste, les deux colonies les plus directement menacées par les futurs travaux dans un habitat compatible situé à l'extérieur de la future emprise mais le plus près possible des concentrations actuelles. Un programme de suivi de deux ans est aussi proposé pour s'assurer du succès de la relocalisation. Pour ce qui est des deux autres colonies, une zone de protection sera clairement identifiée sur le terrain. Cette zone fera l'objet d'un avis à l'entrepreneur et d'une surveillance par le responsable surveillant du chantier. Ces dernières mesures pourraient être appliquées à d'autres EFMVS si leur protection s'avérait requise. De plus, le MTQ s'engage à limiter au strict nécessaire les superficies qui devront être déboisées, à implanter sur le terrain les limites de la future emprise, à interdire toute circulation au-delà de ces limites et à remettre en état les lieux après les travaux, entre autres, par de l'ensemencement. Selon l'étude d'impact, l'impact résiduel est qualifié de faible par l'initiateur.

Constat relatif aux EFMVS

Compte tenu des mesures d'atténuation prévues et des efforts, l'équipe d'analyse est d'avis que la réalisation du projet ne devrait pas avoir d'impacts significatifs sur les EFMVS de la zone d'étude.

Cependant, nous recommandons que le MTQ privilégie des espèces indigènes pour l'ensemencement étant donné que le secteur de Blanc-Sablon est relativement épargné par la présence d'espèces exotiques. À ce propos, les espèces proposées à la réponse au QC-11 du rapport complémentaire ne sont pas indiquées. D'autres espèces devraient être envisagées. De plus, pour protéger l'habitat floristique Merritt-Lyndon-Fernald, nous recommandons que le MTQ maintienne fermé l'accès au banc d'emprunt situé sur le mont Parent et ferme l'accès, après les travaux, à celui situé au pied du mont Parent près de la route 138 afin qu'il devienne partie intégrante de la zone de l'habitat floristique Merritt-Lyndon-Fernald.

Les résultats du programme de suivi de relocalisation des deux colonies de Dryopteris filix-mas devront être transmis au MDDEP au plus tard six mois après les vérifications sur le terrain.

2.3.2 Climat sonore lors de la phase de construction

Lors de la phase de construction du projet, quatre groupes d'activités seront prépondérants en termes de bruit. Ces activités sont, tout d'abord, le débroussaillage, le décapage et le nettoyage, ensuite, le forage et le dynamitage, les remblais et déblais sur le site ainsi que le nivellement, le drainage et les installations de ponceaux. Il faut ajouter à ces activités le transport par camions qui est traité séparément à la prochaine section.

Une étude sur les répercussions sonores reliées à la correction de la côte de Black Rock a été effectuée par une firme spécialisée en acoustique pour le compte du MTQ. Le secteur considéré dans cette étude est situé à l'ouest des travaux en raison de sa proximité avec les secteurs habités et des impacts potentiels prévus. En fait, il correspond à une portion d'un rayon de 900 mètres centrée sur le point de la zone des travaux le plus rapproché des résidences. Les niveaux sonores préconisés dans les lignes directrices pour les chantiers de construction du document « Le bruit communautaire au Québec : Politiques sectorielles, mai 2005 » du MDDEP (annexe 3) ont été utilisés par le MTQ dans le cadre de ce projet pour déterminer les dépassements en zones sensibles. Cette limite est de 55 dB en période diurne, entre 7 h et 19 h, et de 45 dB en période nocturne. Un total de sept résidences, situées à moins de 250 mètres du chantier, va subir des dépassements du critère diurne de 55 dB pendant les quatre groupes d'activités prépondérants mentionnés dans le paragraphe précédant. Lors des activités de remblais et de déblais ainsi que de nivellement, de drainage et d'installation de ponceaux, la zone critique sera plutôt de 165 mètres et six résidences vont subir des dépassements du critère diurne de 55 dB. Il est à noter qu'à mesure que le chantier progressera vers l'est, il s'éloignera des résidences les plus rapprochées et l'impact du bruit diminuera. Selon l'étude d'impact, l'impact résiduel est qualifié de faible par l'initiateur.

Le MTQ s'est engagé à prendre certaines mesures d'atténuation dans le but de diminuer les impacts des travaux sur le climat sonore pour les résidences affectées. Tout d'abord, les équipements devront être en bon état de fonctionnement. Les horaires de travail seront limités aux périodes diurnes et il n'y aura pas de dynamitage entre 18 h et 8 h. De plus, un programme de communication sera élaboré pour informer la population locale du calendrier et des horaires du chantier et des opérations de dynamitage.

Constat relatif au climat sonore lors de la phase de construction

Compte tenu des mesures d'atténuation prévues, entre autres les horaires de travail limités aux périodes diurnes, et du fait que le chantier de construction sera situé en dehors des secteurs habités de Blanc-Sablon et s'éloignera progressivement à mesure de l'avancement des travaux, l'équipe d'analyse est d'avis que la réalisation du projet ne devrait pas avoir d'impacts significatifs sur le climat sonore, même pour les résidants les plus rapprochés du chantier.

Cependant, l'équipe d'analyse recommande, pour la construction, de suivre les directives préconisées par le MDDEP (annexe 3) lorsque des dépassements sont prévus, c'est-à-dire lorsque les activités considérées sont à l'intérieur de la zone de travaux susceptible de créer des impacts. Elle recommande aussi le choix et l'utilisation d'équipements générant des niveaux sonores réduits et l'utilisation d'écrans portatifs pour les foreuses.

2.3.3 Circulation routière lors de la phase de construction

Le transport des équipements, de la machinerie et des matériaux de déblais et de remblais ainsi que les mouvements du personnel de chantier auront pour conséquence d'augmenter la circulation routière dans la municipalité de Blanc-Sablon, entre autres celle des camions. En effet, l'exploitation du banc d'emprunt, situé à quatre kilomètres vers l'ouest, ainsi que le transport des matériaux de rebut impliquent qu'une partie de la population de Blanc-Sablon sera affectée par le passage des camions, surtout les immeubles situés à moins de 30 mètres de la route (tableau 1). Une circulation maximale de 400 passages quotidiens de camions est prévue pendant la phase de remblai et de déblai. De plus, les travaux affecteront la fluidité de la circulation. Lors des opérations de dynamitage, entre autres, celle-ci sera interrompue sur de courtes périodes. Toutefois, les coupures complètes seront très limitées et la circulation routière sera maintenue pendant la grande majorité des travaux.

TABLEAU 1 : NIVEAUX DE BRUIT CALCULÉS ET DISTANCE DU CENTRE DE LA CHAUSSÉE (dB(A))

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

Les engagements du MTQ en matière de circulation routière sont d'informer les résidants avant les travaux du calendrier de réalisation et de l'horaire du chantier, de limiter les travaux à la période diurne et d'imposer une vitesse maximale de 30 km/h aux camions dans le village de Blanc-Sablon (cela réduirait de 0,5 dB les niveaux sonores prévus pour une vitesse de 50 km/h). De plus, le MTQ mettra en place une signalisation adéquate afin d'assurer la sécurité des usagers pendant la déviation temporaire de la route 138. Selon l'étude d'impact, l'impact résiduel est d'importance moyenne.

Constat relatif à la circulation routière lors de la phase de construction

Compte tenu des mesures d'atténuation prévues, l'équipe d'analyse est d'avis que la circulation routière lors des travaux ne devrait pas affecter de manière significative les résidants de Blanc-Sablon et les usagers de la route 138.

Cependant, nous recommandons l'interdiction du frein moteur pour le camionnage dans le village et que le contrôle de la vitesse maximale autorisée pour la circulation des camions soit confié au responsable du chantier. Cette

dernière mesure permettrait aux riverains de diriger leurs griefs vers cette personne en cas d'abus par certains camionneurs.

2.4 Autres considérations

Il est important de mentionner que le projet de correction de la côte de Black Rock fait suite à une demande formulée par la Municipalité de Blanc-Sablon et transmise au MTQ en 1997.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la recommandation globale.

Le projet de la correction de la côte de Black Rock est justifié pour des raisons de sécurité. En effet, la non-conformité de sept courbes sur une distance de moins de deux kilomètres, le manque de visibilité et la présence de pentes abruptes posent de sérieux problèmes de sécurité routière. Des solutions de rechange au projet ont été analysées et aucune n'était réalisable sans contraintes techniques ou financières majeures.

Pour ce qui est des enjeux, les constats suivants relatifs à l'acceptabilité environnementale résument la situation :

- les mesures de protection des EFMVS proposées par le MTQ sont adéquates;
- la proposition du MTQ de relocaliser les deux colonies de *Dryopteris filix-mas* situées dans la future emprise sous la supervision d'un spécialiste et le suivi de deux ans des résultats sont appropriés. Les résultats du programme de suivi devront être transmis au MDDEP au plus tard six mois après les vérifications sur le terrain.
- pour protéger l'habitat floristique Merritt-Lyndon-Fernald, le MTQ devrait maintenir fermé l'accès au banc d'emprunt situé sur le mont Parent et fermer l'accès, après les travaux, à celui situé au pied du mont Parent près de la route 138 afin qu'il devienne partie intégrante de la zone de l'habitat floristique Merritt-Lyndon-Fernald;
- l'ensemencement devrait se faire par des espèces indigènes. Celles proposées par le MTQ dans le rapport complémentaire ne sont pas adéquates;
- les mesures d'atténuation proposées par le MTQ pour les travaux, entre autres les horaires de travail limités aux périodes diurnes, et le fait que le chantier de construction sera situé en dehors des secteurs habités de Blanc-Sablon et s'éloignera progressivement à mesure de l'avancement des travaux font en sorte que la phase de construction du projet ne devrait pas avoir d'impacts significatifs sur le climat sonore, même pour les résidants les plus rapprochés du chantier;
- lors de la phase de construction, les directives préconisées par le MDDEP devront être suivies lorsque des dépassements des niveaux sonores tolérés sont prévus. Le MTQ devrait opter pour des équipements générant des niveaux sonores réduits et l'utilisation d'écrans portatifs pour les foreuses;
- les mesures d'atténuation prévues par le MTQ en ce qui concerne la circulation routière lors des travaux sont adéquates;
- lors de la phase des travaux, le frein moteur devrait être interdit dans le village pour le camionnage et le contrôle de la vitesse maximale autorisée pour la circulation des camions devrait être confié au responsable du chantier. Cette dernière mesure permettrait aux riverains de diriger leurs griefs vers cette personne en cas d'abus par certains camionneurs.

Recommandation

L'analyse environnementale du projet de correction de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement

atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur du MTQ afin de réaliser le projet de correction de la côte de Black Rock à Blanc-Sablon conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

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

Hubert Gagné, géographe
Analyste
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Correction de la Côte de Black Rock à Blanc-Sablon – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec,* par Tecsult inc., janvier 2007, pagination multiple et 3 annexes;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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 – Rapport complémentaire*, par Tecsult inc., octobre 2007, 13 pages et 5 annexes;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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 – Résumé,* par Tecsult inc., décembre 2007, 21 pages.

CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE QUÉBÉCOIS RELATIF À LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT :

- Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2 (chapitre I));

- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9);

- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 19);

- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

Les unités administratives du MDDEP :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de l'air;

les ministères et l'organisme suivants :

- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2000-11-02	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2000-11-10	Délivrance de la directive
2007-01-31	Réception de l'étude d'impact
2007-02-19 au 2007-04-11	Consultation auprès des ministères et organismes
2007-04-20	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2007-11-05	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires
2007-11-29	Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE
2008-01-15	Début de la période d'information et de consultation publiques
2008-02-29	Fin de la période d'information et de consultation publiques
2008-03-20 au 2008-05-22	Consultation sur l'analyse environnementale

ANNEXE 3 : 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 ($L_{Aeq,\ 12\ h}$) 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 correctives 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.