

Correction de la route 138 dans le secteur des lacs Castor et Rat musqué, Godbout

Étude d'impact sur l'environnement déposée au
ministère du Développement durable, de
l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques

Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement

Février 2016
MDDELCC/N° du dossier : 3211-05-453
Projet MTMDET : 154 90 0166
N/Réf. : 167040013-201-EI-R100-00

Registre d'approbation

Le présent document, intitulé Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement, a été préparé par Stantec Experts-conseils Ltée (« Stantec ») pour le compte du ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports (le « Client »). Toute utilisation de ce document par une tierce partie est strictement défendue. Le contenu de ce document illustre le jugement professionnel de Stantec à la lumière de la portée, de l'échéancier et d'autres facteurs limitatifs énoncés dans le document ainsi que dans le contrat entre Stantec et le Client. Les opinions exprimées dans ce document sont fondées sur les conditions et les renseignements qui existaient au moment de sa préparation et ne sauraient tenir compte des changements subséquents. Dans la préparation de ce document, Stantec n'a pas vérifié les renseignements fournis par d'autres. Toute utilisation de ce document par un tiers engage la responsabilité de ce dernier. Ce tiers reconnaît que Stantec ne pourra être tenue responsable des coûts ou des dommages, peu importe leur nature, le cas échéant, engagés ou subis par ce tiers ou par tout autre tiers en raison des décisions ou des mesures prises en fonction de ce document.

Table des matières

1.0	INTRODUCTION	1.1
1.1	ASPECTS RÉGLEMENTAIRES	1.1
1.2	ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROMOTEUR	1.1
2.0	MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION.....	2.1
3.0	DESCRIPTION DU MILIEU	3.1
3.1	MILIEU PHYSIQUE	3.1
3.1.1	Topographie.....	3.1
3.1.2	Dépôts meubles.....	3.1
3.1.3	Hydrographie et hydrologie.....	3.5
3.1.4	Qualité des eaux	3.6
3.1.5	Zones sensibles	3.6
3.1.6	Évaluation environnementale de site (ÉES) phase I	3.6
3.1.7	Qualité de l'air	3.6
3.2	MILIEU BIOLOGIQUE.....	3.7
3.2.1	Flore	3.7
3.2.2	Faune	3.7
3.2.3	Espèces à statut particulier	3.9
3.2.4	Espèces floristiques exotiques envahissantes	3.10
3.3	MILIEU HUMAIN.....	3.10
3.3.1	Limites administratives.....	3.10
3.3.2	Tenures des terres	3.10
3.3.3	Caractéristiques socioéconomiques.....	3.10
3.3.4	Aménagement du territoire.....	3.11
3.3.5	Infrastructures et équipements.....	3.11
3.3.6	Activités récréotouristiques	3.12
3.3.7	Pêche commerciale	3.12
3.3.8	Chasse et pêche	3.12
3.3.9	Potentiel et inventaire archéologiques.....	3.12
3.3.10	Paysage	3.12
3.3.11	Climat sonore	3.13
4.0	DESCRIPTION DU PROJET	4.1
5.0	CONSULTATION DES INTERVENANTS	5.1
6.0	IMPACTS APPRÉHENDÉS ET MESURES D'ATTÉNUATION	6.1
6.1	MÉTHODOLOGIE	6.1
6.2	MILIEU BIOPHYSIQUE	6.1
6.2.1	Qualité des sols	6.1
6.2.2	Pente d'équilibre	6.2
6.2.3	Qualité des eaux de surface	6.2
6.2.4	Profil des plans d'eau.....	6.3

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

6.2.5	Écoulement des cours d'eau	6.3
6.2.6	Ruissellement et infiltration	6.3
6.2.7	Qualité de l'air	6.3
6.2.8	Végétation (terrestre, aquatique et milieu humide)	6.3
6.2.9	Habitat terrestre	6.4
6.2.10	Habitats aquatiques et humides	6.4
6.3	MILIEU HUMAIN	6.5
6.3.1	Tenures des terres	6.5
6.3.2	Aspects socioéconomiques	6.5
6.3.3	Infrastructures et équipements	6.5
6.3.4	Activités récréotouristiques	6.5
6.3.5	Archéologie	6.5
6.3.6	Paysage	6.5
6.3.7	Climat sonore	6.6
6.3.8	Santé et sécurité	6.6
7.0	GESTION DES RISQUES ET DES ACCIDENTS.....	7.1
8.0	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAUX	8.1
8.1.1	Programme de surveillance	8.1
8.1.2	Programme de suivi environnemental	8.1
9.0	RÉFÉRENCES.....	9.1

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Localisation des zones d'études	2.3
Figure 2	Caractérisation des milieux naturel et humain	3.3

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Introduction

1.0 INTRODUCTION

La route nationale entre Baie-Comeau et Port-Cartier présente à plusieurs endroits des lacunes telles que l'étroitesse du gabarit de la route, la présence de roc à proximité de la route, des courbes sous-standard (raides), des pentes critiques (abruptes), un drainage inadéquat de la chaussée ainsi que l'absence de voies permettant le dépassement des véhicules lents.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a inscrit à sa planification la correction de la route 138 près de Godbout, dans le secteur des lacs Castor et Rat musqué, sur plus de 4 km. Le projet consiste à améliorer ce tronçon de route afin de le rendre conforme à une vitesse affichée de 90 km/h.

1.1 ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

Le présent mandat concerne la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement requise en vertu de l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et du paragraphe e) du 2^e article du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.23).

Ce 2^e article donne la liste des projets qui sont assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 de la loi et qui doivent faire l'objet d'un certificat d'autorisation délivré par le gouvernement en vertu de l'article 31.5 de la loi. Les éléments déclencheurs sont : « ... *la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour 4 voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet.* »

L'étude d'impact a également été produite conformément aux exigences des ministères fédéraux relativement aux lois potentiellement applicables notamment :

- la Loi sur les pêches;
- la Loi sur les oiseaux migrateurs;
- l'entente fédérale-provinciale sur les plaines inondables.

1.2 ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROMOTEUR

La mission du MTMDET est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec. Afin de remplir sa mission, le MTMDET s'est doté d'un Plan stratégique 2008-2012 (MTQ, 2009a) mis à jour pour la période 2013-2015 (MTQ, 2013a),

1.1

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Introduction

définissant les orientations qui, au cours de cette période, doivent guider l'action du MTMDET afin de répondre aux grands défis en matière de transport. Le projet de correction de la route 138 dans le secteur des lacs Castor et Rat musqué (Godbout) s'inscrit dans la poursuite de deux des grandes orientations retenues dans ce plan stratégique, à savoir :

- assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures;
- assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires.

En septembre 1992, le MTMDET a adopté une Politique sur l'environnement (MTQ, 1994) dans le but d'élargir et de bonifier ses pratiques environnementales en faisant siens les principes du développement durable. Articulée autour de sept principes de base (responsabilités environnementales, sécurité et santé publique, aménagement du territoire, énergie, relations avec le public, recherche et développement ainsi que législation en matière d'environnement liée au transport), la Politique sur l'environnement établit plusieurs moyens visant à protéger les ressources et à améliorer l'environnement et la qualité de vie.

En réponse au premier principe de la Politique sur l'environnement qui porte sur les responsabilités environnementales, le MTMDET a élaboré le document intitulé *L'environnement dans les projets routiers* (MTQ, 2008). Ce document se veut un outil de gestion environnementale permettant de faciliter l'intégration des préoccupations environnementales dans les projets routiers. Il a comme principal objectif de soutenir le MTMDET et ses partenaires dans leurs interventions où l'environnement et le transport sont concernés. La production du *Guide terrain - surveillance environnementale des chantiers routiers* (MTQ, 2014) concrétise la volonté du MTMDET d'intégrer les préoccupations environnementales dans ses activités, ses produits et ses services, et à en faire un élément incontournable de sa mission.

Dans la foulée des moyens de mise en œuvre découlant de sa Politique sur l'environnement, le MTMDET s'est doté en mars 1998 d'une Politique sur le bruit routier (MTQ, 1998) qui s'inscrit dans une perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie à proximité des infrastructures de transport routier. La Politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier.

Le MTMDET s'est également doté de la Stratégie de développement durable 2009-2013 (MTQ, 2009b) dont découle le Plan d'action de développement durable 2009-2015 (MTQ, 2009c et 2013b). La Stratégie ministérielle de développement durable, bien ancrée dans la mission du Ministère, vise à assurer des déplacements sécuritaires et efficaces, tout en soutenant le développement économique et social, dans le respect de l'environnement et sans entraver les capacités des générations futures.

Le MTMDET entend ainsi s'assurer d'une offre de transport intégrée, pérenne et sécuritaire répondant aux besoins des usagers, actuels et futurs, favorisant les échanges économiques et respectant la capacité de support des écosystèmes. Cette stratégie se déploie dans les trois domaines d'intervention du MTMDET, soit la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Elle constitue une réponse à la démarche

1.2

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Introduction

gouvernementale de développement durable confirmée par l'adoption de la Loi sur le développement durable en avril 2006. Ainsi, la démarche de développement durable du MTMDET se base sur la prise en compte des 16 principes énoncés par cette loi.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Mise en contexte et justification

2.0 MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le projet concerne une section de 4,25 km de la route 138, entre les municipalités de Godbout et Baie-Trinité dans la MRC de Manicouagan. La figure 1 présente la localisation de la zone d'influence régionale et du réseau routier dans lequel elle s'insère. Ce tronçon de la route 138 est constitué d'une suite de courbes et de pentes qui permettent de contourner des zones au relief prononcé et cinq lacs, soit, d'ouest en est, les lacs Rat musqué, Thérèse, Castor, à Tabac et Pierre.

Le projet de correction de la route 138 se distingue par son cadre d'insertion entièrement situé en milieu naturel. Les seules composantes humaines présentes en dehors de celles associées au corridor routier existant sont des sites de villégiature situés à environ 1 km au nord-est du lac Rat musqué et à environ 300 m des travaux proposés, sur la rive est du lac Pierre, ainsi qu'une sablière, située à environ 200 m au sud des travaux proposés. Le projet sera réalisé principalement sur des terres publiques, mais également sur des terrains privés.

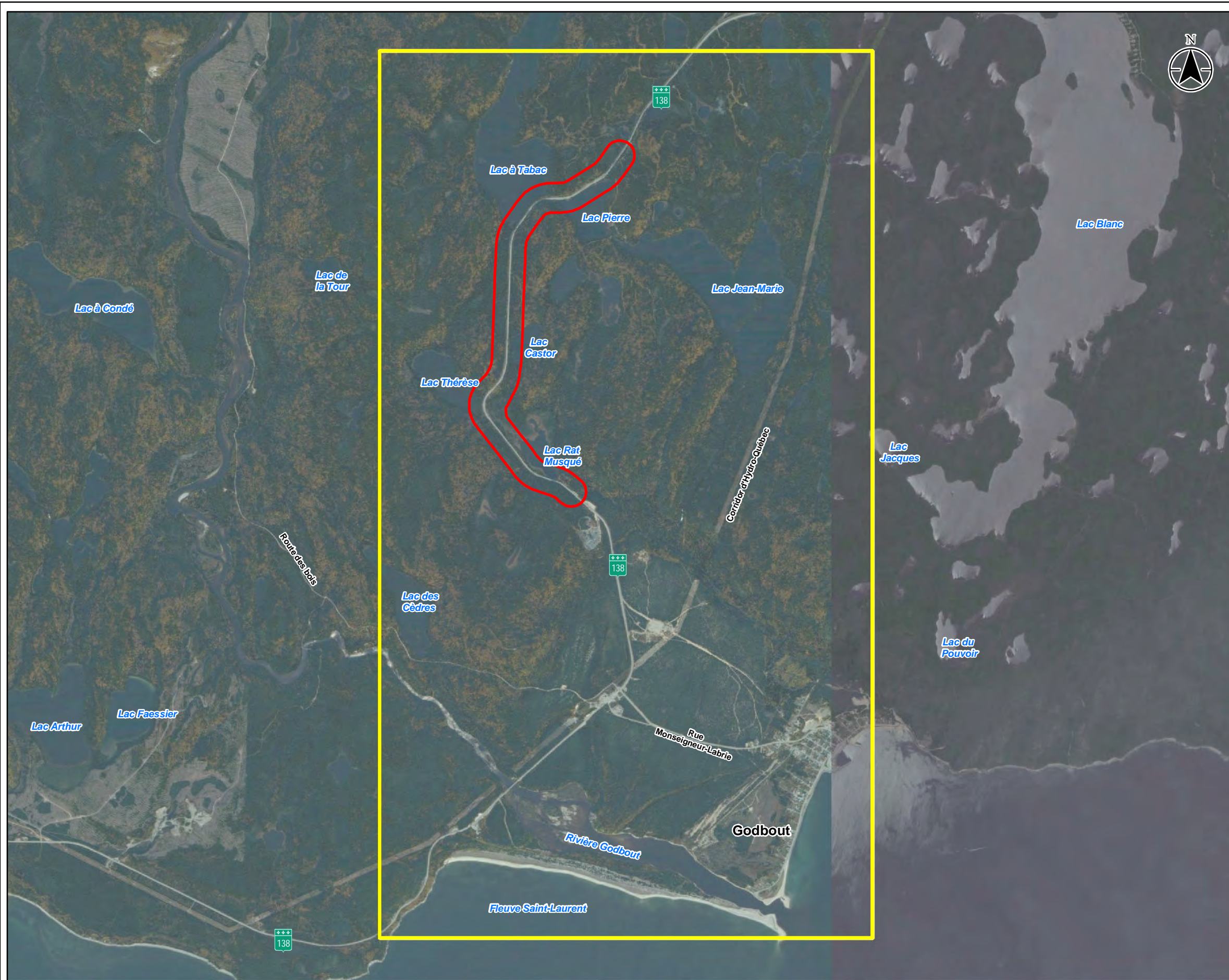
Le MTMDET souhaite procéder à la correction de cette section de la route 138 dans le but de remédier aux problématiques suivantes :

- présence d'une courbe sous-standard (185 m de rayon) et d'une pente prononcée (12 %) entre les lacs Rat musqué et Castor;
- absence de toute possibilité de dépassement;
- distance de visibilité à l'arrêt insuffisante à certains endroits.

Mentionnons que ce tronçon de 4,25 km a été le site, entre le 1^{er} juillet 2000 et le 30 juin 2010, de 35 accidents impliquant 37 véhicules. Vingt-huit accidents ont résulté en dommages matériels seulement, huit avec blessés légers, un avec blessés graves, mais aucun mortel.

Le MTMDET, après avoir analysé d'autres possibilités et tenu compte de l'extrême complexité de réalisation et des coûts de construction et environnementaux, a choisi d'améliorer ce tronçon de la route 138 à partir du couloir actuel. Bien que le projet n'y échappe pas, les conséquences environnementales, les difficultés et les coûts associés à la construction sont de beaucoup moindres.

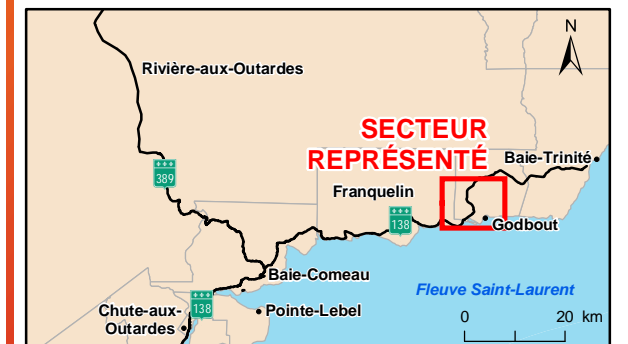
Fichier: \\131\16704013_MTD_AeComp_BM138\16704013_MTD\131\16704013-200-000-GO-C005-00_LocZoneEtude_20151116.mxd Révision: 2015-11-16 Par: JBULLANGER



- Zone d'étude
- Zone d'influence régionale

0 500 1 000 m
 1:1 500 000 (Au format original 11x17)
 Système de coordonnées: NAD 1983 MTM 6

Sources
 Base : BDTQ, 1 : 20 000
 Imagerie : Maps Aerial © 2015 Microsoft Corporation and its data suppliers



N° projet : 167040013-201
 N° dessin : C0005
 Révision : 00
 Date : 2015-11-16
 Préparé par : Ghyslain Pothier
 Dessiné par : Johanne Boullanger
 Vérifié par : Ghyslain Pothier
 Chargé de projet : Ghyslain Pothier

Client/Projet
 Ministère des Transports du Québec
 Correction de la route 138, secteur des lacs
 Castor et Rat Musqué
 Godbout, Côte-Nord

Titre
Figure 1
Localisation des zones d'étude

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

3.0 DESCRIPTION DU MILIEU

Une zone d'influence régionale d'environ 5 km par 9 km est considérée (voir figure 1). La description de cette zone d'influence sera plus sommaire, mais elle permettra de prendre en compte les effets potentiels du projet sur le village de Godbout, situé à 4 km au sud de la zone des travaux.

Une zone d'étude (voir figure 1) correspondant à un corridor sinueux de 150 m de part et d'autre de l'axe le plus extérieur parmi les trois suivants, a également été définie, soit entre :

- l'axe central du tracé existant;
- l'axe central du nouveau tracé proposé;
- l'axe central du tracé temporaire pour la déviation du trafic pour les travaux de stabilisation de l'argile (entre le chaînage 1+000 et le chaînage 1+700).

Une description exhaustive de ce corridor suit afin d'identifier les composantes biophysiques et humaines potentiellement affectées par les travaux proposés. La figure 2 présente les résultats de la caractérisation des milieux naturel et humain.

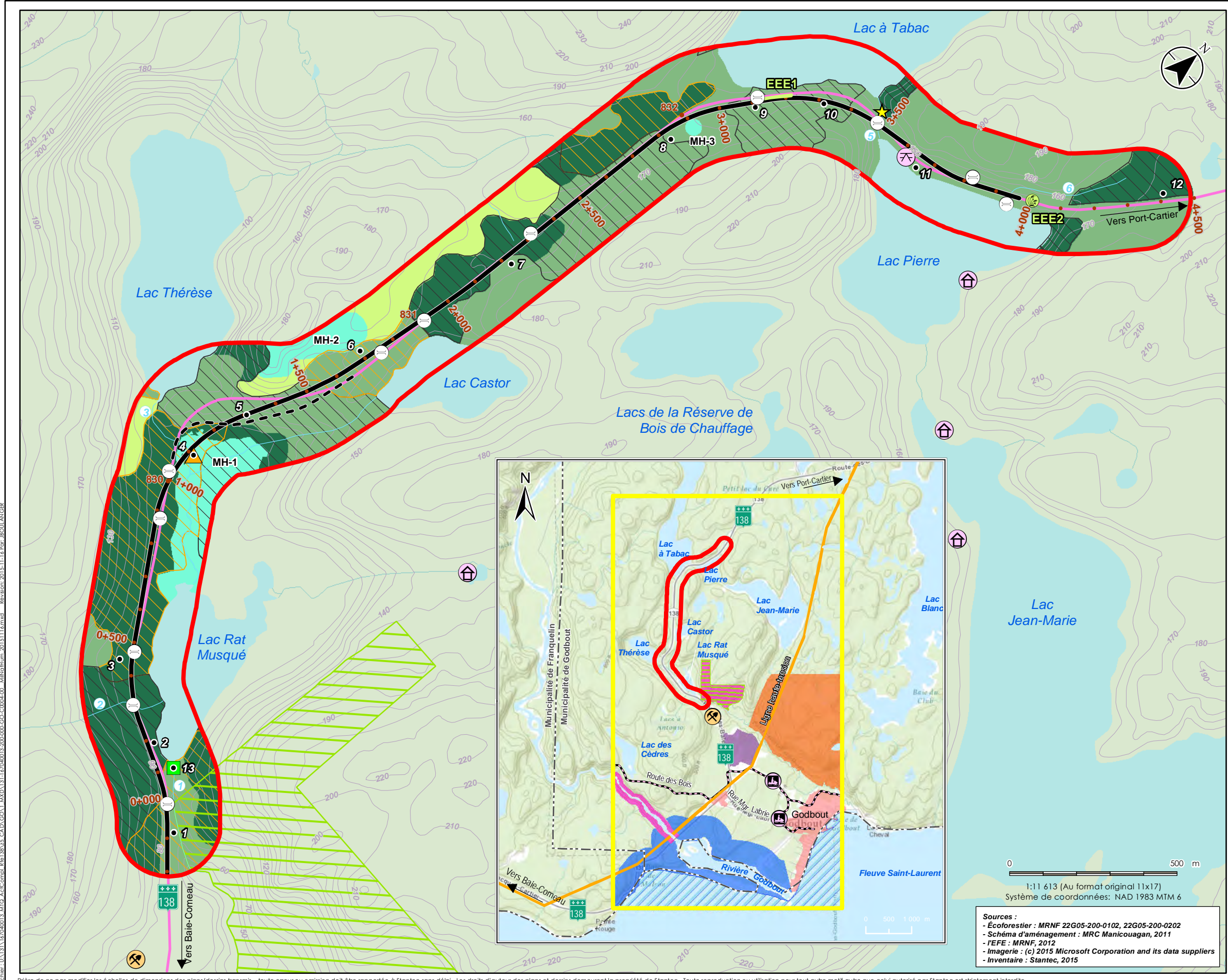
3.1 MILIEU PHYSIQUE

3.1.1 Topographie

Selon les cartes écoforestières (MRNF, 2011), la topographie aux abords du tronçon de route visé par le projet est très irrégulière. On y retrouve des pentes douces avec moins de 15 % d'inclinaison, mais au niveau des lacs Thérèse et Rat musqué, la topographie est plus abrupte, présentant des pentes de 41 % d'inclinaison et plus. Plus précisément, les zones de dénivelé se situent du côté ouest de la route 138, entre les chaînages 0+000 et 1+000, ainsi que des deux côtés de la route, entre les chaînages 1+500 et 2+000.

3.1.2 Dépôts meubles

Entre les chaînages 1+100 et 1+240, on retrouve un épais dépôt d'argile considéré comme étant problématique dans la réalisation du projet, car il s'agit d'argile compressible. Selon les études réalisées par le MTMDET, la contrainte de préconsolidation du dépôt d'argile intercepté près des zones humides est égale au poids des terres actuelles à ces endroits. Ainsi, la mise en place du remblai routier, d'une épaisseur projetée atteignant jusqu'à 12 m, créera une contrainte additionnelle qui, à long terme, engendrera des tassements importants qui affecteront vraisemblablement cette section de la route.



- Limite**
- Zone d'étude
 - Zone d'influence régionale
 - Municipale
- Milieu naturel**
- Peuplement forestier**
- Feuillus
 - Mixte
 - Résineux
 - Forêt mature
 - Forêt âgée
 - Écosystème forestier exceptionnel
 - Milieu humide
- MH-1** Identification du milieu humide
- Faune**
- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
 - Frayère observée
 - Station d'écoute pour l'avifaune
 - Présence de moucherolle à côtés olive
 - Présence de paruline du Canada
- Flore - Espèces exotiques envahissantes**
- Colonie d'Alpiste roseau (EEE 1)
 - Spécimen (1) d'Alpiste roseau (EEE 2)
- Hydrographie**
- Cours d'eau et identification
- Milieu humain**
- Infrastructure**
- Nouveau tracé de la route 138
 - Voie de contournement de la route 138
 - Route 138 actuelle
 - Ligne haute-tension d'Hydro-Québec
 - Ponceau
 - Gravière/sablière
 - Halte routière
 - Site de villégiature
 - Sentier de motoneige
- Chaînage en mètres**
- 1+000 Chaînage du nouveau tracé (m)
 - 830 Borne kilométrique (position approximative)
 - 200 Élévation (équidistance des courbes 10 mètres)
- Affectation du sol**
- Forestier
 - Maritime
 - Périmètre urbain
 - Récréotouristique
 - Industrielle
 - Conservation

N° projet : 167040013-201
 N° dessin : C0004
 Révision : 00
 Date : 2015-11-16

Préparé par : Ghylain Pothier
 Dessiné par : Johanne Boulanger
 Vérifié par : Ghylain Pothier
 Chargé de projet : Ghylain Pothier

Client/Projet
 Ministère des Transports du Québec
 Correction de la route 138, secteur des lacs
 Castor et Rat Musqué, Godbout, Côte-Nord

Titre
Figure 2
 Caractérisation des milieux naturel et humain
 Page 01 de 01

Fichier: I:\1311_167040013_MTD_AscComp_BMI_138_15_CAD\GOV_MXD\1311_167040013-200-000-GO-C0004-00_MRC\1311_167040013-200-000-GO-C0004-00_Rev001.rvt
 Révisé le: 2015-11-16 Par: JBOULANGER

Prépare de ne pas modifier les échelles de dimensions des plans/dessins transmis - toute erreur ou omission doit être rapportée à Stantec sans délai. Les droits d'auteur des plans et dessins demeurent la propriété de Stantec. Toute reproduction ou utilisation pour tout autre motif autre que celui autorisé par Stantec est strictement interdite.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

3.1.3 Hydrographie et hydrologie

Les cartes écoforestières répertorient un réseau hydrographique dense près du tronçon de route visé par le projet qui comprend cinq lacs, soit les lacs Rat musqué, Thérèse, Castor, Pierre et à Tabac, ainsi que de nombreux cours d'eau, majoritairement permanents, reliant ces plans d'eau (MRNF, 2011).

En ce qui a trait aux cinq lacs, le tableau suivant résume quelques éléments les caractérisant. Notons qu'ils font tous partie du même bassin versant, soit celui de la Petite Rivière Godbout.

Tableau 1 Caractéristiques des plans d'eau localisés dans la zone d'étude

PLAN D'EAU	SUPERFICIE (ha)	TRIBUTAIRE (NOMBRE)	HERBIER (SUPERFICIE) ¹	ÉROSION (OUI/NON)
Lac Thérèse	19,95	3	F	Non
Lac Pierre	18,90	2	F	Non
Lac à Tabac	111,92	5	F	Non
Lac Rat musqué	10,60	4	F	Non
Lac Castor	6,87	1	M	Non

Notes 1. Superficie faible (F), moyenne (M) ou importante (I)

Deux chalets sur le lac Pierre et un aménagement de fortune permettant de descendre les embarcations à l'eau dans le lac à Tabac sont pratiquement les seules infrastructures humaines qui ont été observées sur le terrain.

Cinq cours d'eau traversent ou longent le tronçon de route à l'intérieur de la zone d'étude, soit :

- Cours d'eau 1 qui correspond à l'exutoire du lac Rat musqué qui s'écoule vers le sud-est en suivant un tracé plus ou moins parallèle à la route;
- Cours d'eau 2 qui correspond à l'affluent permanent du lac Rat musqué et s'écoule de l'ouest vers l'est qui croise la route 138 au niveau du chaînage 0+300;
- Cours d'eau 3 qui coule du lac Thérèse vers le lac Rat musqué dans un axe nord-ouest / sud-est et qui croise la route 138 aux environs du chaînage 1+100;
- Cours d'eau 5 qui coule du lac à Tabac vers le lac Pierre selon un axe nord-ouest / sud-est et qui croise la route 138 au chaînage 3+500;
- Cours d'eau 6 qui provient du nord de la route 138 et qui s'écoule parallèlement à celle-ci en direction sud-ouest, puis à la hauteur du chaînage approximatif 3+950. Il bifurque en direction du sud-est pour longer la route qu'il croise par un ponceau au chaînage 3+800 avant de rejoindre le lac Pierre.

Un cours d'eau 4 avait initialement été identifié, mais une investigation plus détaillée de celui-ci a montré qu'il s'agissait plutôt de chenaux d'écoulement des eaux de ruissellement des fossés de la route vers les milieux végétalisés bordant l'emprise routière. En effet, l'eau disparaît

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

rapidement dans la végétation en s'éloignant de la route et aucun chenal d'écoulement n'est perceptible au-delà de l'emprise routière.

3.1.4 Qualité des eaux

Une station d'échantillonnage située sur la route 138, dans la rivière Godbout, ne présentait aucun dépassement pour les paramètres évalués (entre le 13 juillet et le 11 octobre 2011). Ainsi, la valeur de l'indice de la qualité bactériologique et physico-chimique de l'eau (IQBP) mesurée à la station est bonne (communication personnelle, 19 avril 2012, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)). Lors de l'inspection des cours d'eau pour évaluer l'habitat du poisson, une appréciation visuelle de la qualité de leurs eaux a été réalisée et, de façon générale, celle-ci semble bonne.

3.1.5 Zones sensibles

Selon le nouveau schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan en vigueur depuis le 5 avril 2012, la zone d'étude n'est pas située en zone à risque d'érosion, à forte pente ni à risque de glissement de terrain (MRC de Manicouagan, 2011).

Toutefois, les résultats des campagnes de caractérisation géotechnique réalisées par le MTMDET en 2008 et en 2011 montrent la présence d'une zone d'argile sensible recoupant le tracé proposé entre les chainages 1+100 et 1+240 (MTQ, 2012a), soit approximativement au niveau du milieu humide MH-1.

3.1.6 Évaluation environnementale de site (ÉES) phase I

L'évaluation environnementale de site phase I réalisée dans le cadre du projet n'a révélé la présence d'aucun risque environnemental pouvant affecter la qualité des sols en place au droit de la zone d'étude. En conséquence, aucune évaluation environnementale de site additionnelle n'est recommandée (MTQ, 2012b).

3.1.7 Qualité de l'air

Le MDDELCC ne dispose d'aucune donnée concernant la qualité de l'air de la zone d'étude. Les données les plus récentes sur cet aspect proviennent d'une campagne de caractérisation de la qualité de l'air effectuée par le MDDELCC en 2009 pour la région de Sept-Îles (Couture, 2010). Les données ne peuvent être transposées à la zone d'étude, puisque la région de Sept-Îles est localisée à plus de 200 km de Godbout et qu'elle est caractérisée par une activité industrielle de type « mine et métallurgie » qui influence la qualité de l'air de la région, activité qu'on ne retrouve pas dans la zone d'étude.

3.2 MILIEU BIOLOGIQUE

3.2.1 Flore

Végétation terrestre

La zone d'influence régionale est localisée dans le domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau blanc où le climat est de type subpolaire subhumide. Selon les cartes, la route 138 traverse des peuplements résineux, des peuplements mixtes et des peuplements feuillus de différentes classes d'âge : jeune (moins de 30 ans), mature (50-70 ans) et âgé (plus de 120 ans). Les peuplements de résineux sont dominés par l'épinette blanche, le sapin baumier et l'épinette noire, tandis que les peuplements mixtes sont dominés par le sapin baumier et le bouleau à papier. Les peuplements feuillus correspondent tous à de jeunes friches issues de coupes.

Deux écosystèmes forestiers exceptionnels (ÉFE) sont répertoriés dans la zone d'influence régionale. Le premier ÉFE est protégé en vertu de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier et, à ce titre, est inscrit au registre des aires protégées du Québec. Une portion de cet ÉFE est située dans la zone d'étude. La figure 2 localise cet ÉFE. Le second ÉFE est en terrain privé et son statut de protection reste à confirmer. De plus, il est situé en dehors de la zone d'étude.

Milieu humide

Des visites de terrain (automne 2011, printemps 2012, automne 2014 et été 2015) ont permis d'identifier, de délimiter et de caractériser trois milieux humides dans la zone d'étude. Un de ces milieux (MH-1) sera, en partie, traversé par une section du nouvel axe de la route 138. Il se compose de trois types de milieux humides, soit des marécages à quenouilles (près de la route existante), une tourbière arbustive présentant notamment des aulnes, des saules, des amélanchiers et des cornouillers, ainsi qu'une tourbière boisée présentant des sapins baumiers, des épinettes blanches et noires et du bouleau à papier. Un total de 63 espèces (arborescente, arbustive et herbacée) a été inventorié dans les trois types de milieu caractérisant le milieu humide MH-1. L'empiètement de la future emprise de route dans ce milieu humide a été évalué à 0,5 ha.

Habitats floristiques et aires protégées

La zone d'étude ne compte aucun habitat floristique protégé ni aucune aire protégée (MDDEP, 2002).

3.2.2 Faune

Mammifères

Il est permis de présumer que l'orignal, le coyote, le loup, le castor, le rat musqué et le porc-épic sont des espèces susceptibles de fréquenter la zone d'influence régionale (Lefort et Huot, 2008; Environnement Canada, 2012 et MRNF, 2012). Lors des différentes campagnes d'inventaire des porcs-épics, des ours noirs, un écureuil roux, un lièvre d'Amérique et un orignal ont été observés

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

ainsi que des indices de la présence de coyote. De plus, un piège à marte d'Amérique a été observé.

Oiseaux

L'ensemble des données disponibles (Atlas des oiseaux nicheurs du Québec, 2012; Service canadien de la Faune, 2012) indique la présence de près de 80 espèces d'oiseau dans le secteur. Un inventaire de l'avifaune a également été réalisé en période de nidification dans la zone d'étude et visait à recenser la diversité de la faune avienne dans les différents habitats touchés par le projet. Dans la zone d'étude, 50 espèces ont été identifiées principalement des passereaux comme la paruline obscure, le roitelet à couronne rubis, le bruant à gorge blanche, la grive à dos olive, la paruline à poitrine baie, la paruline à tête cendrée, le tarin des pins et la paruline des ruisseaux.

Amphibiens et reptiles

La banque de données de l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec (AARQ) identifie six espèces potentielles pour la zone d'influence régionale, soit le triton vert, le crapaud d'Amérique, la grenouille verte, la grenouille du Nord, la grenouille des bois et la couleuvre rayée (AARQ, 2012). Ces espèces sont également susceptibles d'être rencontrées dans la zone d'étude. Lors d'une campagne d'inventaire, un spécimen de couleuvre rayée a été observé sous la ligne électrique à la hauteur du chaînage 1+080.

Poissons

L'espèce dominante dans la zone d'étude est sans conteste l'omble de fontaine dont la présence a été confirmée dans les lacs à Tabac, Pierre et Rat musqué. Elle est également suspectée pour le lac Thérèse. Selon les données de pêche du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), il est également possible de retrouver l'omble chevalier, variété oquassa, dans le lac à Tabac et le lac Pierre. La présence de l'anguille d'Amérique est possible dans la Petite Rivière Godbout et des indices de présences ont été relevés dans le lac à Tabac. Sa présence est également suspectée dans les autres lacs du secteur. Le meunier noir se retrouve dans le lac Castor et pourrait fort probablement se retrouver dans les autres lacs du secteur puisque cette espèce est aussi commune que l'omble de fontaine.

Une frayère potentielle d'ombles de fontaine a été observée dans le cours d'eau reliant le lac à Tabac et le lac Pierre (cours d'eau 5). En effet, des ombles de fontaine ont été vus près de la route, dans ce cours d'eau. Leur comportement, les caractéristiques du cours d'eau ainsi que la période de l'année, soit durant le mois d'octobre, semblent indiquer qu'ils étaient en période de fraie. Notons la présence d'un aménagement réalisé par le MTMDET pour favoriser le mouvement du poisson dans le secteur du ponceau.

Les cours d'eau 1 présentent des caractéristiques d'un habitat potentiel pour le poisson, mais celui-ci ne sera pas affecté par les travaux. Le cours d'eau 2 présente également des caractéristiques d'un habitat potentiel pour le poisson depuis son embouchure dans le lac Rat musqué jusqu'à une centaine de mètres en aval alors qu'on retrouve une chute infranchissable

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

pour le poisson. Le cours d'eau 3 offre également des caractéristiques d'un habitat potentiel pour le poisson sauf pour les sections croisant ou s'approchant de la route 138.

Le cours d'eau 4, n'en est finalement pas un et les chenaux visibles de part et d'autre de la route existante disparaissent rapidement dans la végétation à la limite de l'emprise. Il s'agit plutôt de chenaux pour l'évacuation des eaux de ruissellement de la route 138. Enfin, le cours d'eau 6 n'offre qu'un potentiel d'habitat du poisson limité entre son embouchure dans le lac Pierre et le ponceau de la route 138. En amont de la route, son lit a été artificialisé par des enrochements.

Habitats fauniques

Aucun habitat faunique protégé par le Règlement sur les habitats fauniques de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune n'est répertorié dans la zone d'étude. Une aire de concentration d'oiseaux aquatiques est toutefois identifiée dans la zone d'influence régionale, au niveau du fleuve Saint-Laurent (MRC de Manicouagan, 2011). Précisons également que les cours d'eau, les lacs, les marais, les marécages et les plaines inondables sont reconnus comme des habitats du poisson.

3.2.3 Espèces à statut particulier

Flore

Selon les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), 10 des espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ont été répertoriées à l'intérieur de la zone d'influence régionale. De ces 10 espèces, seules cinq sont susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude en fonction des types d'habitat qu'elles requièrent. Ces espèces sont l'antennaire des frontières, la benoite à folioles incisées, le carex des glaces, l'épervière de Robinson et l'utriculaire à scapes geminées (CDPNQ, 2012a). Un inventaire de la zone d'étude réalisé en juillet 2015 et qui a accordé une attention particulière aux divers habitats potentiels pour ces espèces n'a pas permis d'identifier la présence d'espèce à statut.

Faune

Selon le CDPNQ, une espèce faunique vulnérable, la grive de Bicknell et une espèce faunique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, l'omble chevalier oquassa, ont été répertoriées à l'intérieur de la zone d'influence régionale (CDPNQ, 2012b). Toutefois, les peuplements forestiers normalement fréquentés par la grive de Bicknell ne se retrouvent pas dans la zone d'étude.

L'inventaire de l'avifaune a révélé la présence de deux espèces à statut particulier dans la zone d'étude, soit le moucherolle à côté olive et la paruline du Canada. Au fédéral, le moucherolle à côté olive a été désigné menacé, tandis qu'au provincial, ce tyrannidé est une espèce susceptible d'être désignée espèce menacée ou vulnérable. La paruline du Canada est une espèce menacée, tant au niveau fédéral que provincial.

3.2.4 Espèces floristiques exotiques envahissantes

Au cours de diverses campagnes de terrain réalisées durant l'été 2015, une attention a été accordée à la détection d'espèces floristiques exotiques envahissantes (EEE) dans la zone d'étude. Une seule espèce a été détectée, soit le phalaris roseau (*Phalaris arundinacea*) et ce à deux endroits. Dans le premier cas, il s'agit d'une colonie située en bordure de la route actuelle composée de 250 à 300 individus (chainage 3+200 à 3+300). Dans le second cas, il s'agissait d'un spécimen isolé qui a été arraché (chainage 4+000).

3.3 MILIEU HUMAIN

3.3.1 Limites administratives

Les deux zones d'études sont à l'intérieur des limites administratives de la municipalité de Godbout, qui se situe sur la rive gauche du fleuve Saint-Laurent, au nord-est de Baie-Comeau et à l'embouchure de la rivière Godbout. La municipalité de Godbout fait partie de la MRC de Manicouagan, dans la région administrative de la Côte-Nord. Les deux zones d'études se situent également à l'intérieur du Nitassinan de la Première Nation de Betsiamites¹, territoires ancestraux traditionnels, revendiqués par les Premières Nations innues.

3.3.2 Tenures des terres

Le projet chevauche des terres de tenure publique et privée. Au chainage 0-280, le projet est situé dans le Bloc M du cadastre officiel du Canton des Monts. Le tracé traverse ensuite le Bloc A du même Canton, entre les chainages 0+000 et 3+650, pour ensuite passer dans le Bloc N, toujours du même Canton. Les Blocs M et N sont des terres du domaine public sous juridiction du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), tandis que le Bloc A appartient à Cap Nord Properties Ltd. Le MTMDET veillera à entreprendre des procédures d'acquisition de terres le long des nouvelles emprises de la route 138.

3.3.3 Caractéristiques socioéconomiques

Selon les données disponibles auprès de Statistique Canada, la population de Godbout comptait, en 2006, 361 habitants, dont 2 % ayant une identité autochtone. La densité de population correspondait à 2,2 habitants/km². L'âge médian de la population était de 51 ans et 91,7 % de la population étaient âgés de plus de 15 ans. La langue parlée le plus souvent à la maison est le français (Statistique Canada, 2007).

Les domaines de profession les plus répandus à Godbout sont présentés les suivants (Statistique Canada, 2007) :

- Ventes et services (32 %);

¹ Le mot Betsiamites est également parfois connu sous le terme Pessamit ou plus anciennement sous le terme Bersimis.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

- Les métiers transport et machinerie et professions apparentées (28 %);
- La transformation, fabrication et services d'utilité publique (20 %).

Les industries majeures sont (Statistique Canada, 2007):

- La fabrication (40 %);
- Les autres services (17 %);
- Le commerce de détail (13 %);
- L'agriculture et les autres industries relatives aux ressources (13 %).

Les ressources naturelles exploitées dans la région sont la forêt (exploitation forestière) et l'eau (hydroélectricité). Le tourisme est également une activité économique importante de la municipalité de Godbout.

3.3.4 Aménagement du territoire

Selon le nouveau schéma d'aménagement de la MRC Manicouagan, la forte majorité de la zone d'influence régionale est occupée par une affectation forestière. Les abords de la route 138 se caractérisent par un milieu naturel occupé par des peuplements forestiers et des étendues d'eau telles que les lacs Rat musqué, à Tabac, Pierre, Castor et Thérèse. Des sentiers de motoneiges et de véhicules tout-terrain traversent la zone d'influence régionale.

3.3.5 Infrastructures et équipements

Le réseau de transport de la zone d'influence régionale se compose de la route 138, de la rue Monseigneur-Labrie, qui relie la route 138 et la municipalité de Godbout, ainsi que le réseau routier local de cette municipalité (MRC Manicouagan, 2011).

Une ligne de transport d'électricité appartenant à Hydro-Québec traverse la zone d'influence régionale dans un axe nord-est/sud-ouest pour, par la suite, longer le fleuve Saint-Laurent (MRC de Manicouagan, 2011). Cette ligne à 161 kV relie notamment les postes Franquelin, Godbout et Baie-Trinité. La localisation de cette ligne électrique est représentée sur la figure de l'annexe A. Il est à noter que la zone d'étude compte environ 65 poteaux acheminant les services d'utilité publique (électricité, fibre optique, téléphone).

La traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout est en activité et offre au moins un départ par jour vers Matane à l'exception de la période hivernale (octobre à mars) pendant laquelle il n'y a pas de départ le dimanche (STQ, 2008).

La municipalité de Godbout compte également un quai public et une rampe de mise à l'eau (MTQ, 1997).

Aucune prise d'eau potable n'est présente dans la zone d'étude (MRC de Manicouagan, 2011).

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

3.3.6 Activités récréotouristiques

Selon les données du ministère du Tourisme du Québec de 2008 (ministère du Tourisme, 2010), pour la région Manicouagan, les données de fréquentation indiquent un achalandage annuel d'environ 372 000 visiteurs dépensant un total d'environ 98 millions de dollars. Plusieurs compagnies offrent des croisières-excursions en mer axées sur l'observation des grands cétacés. Le village de Godbout offre l'accès à deux plages ainsi qu'à de nombreux sites panoramiques (Municipalité de Godbout, 2009). Il permet également des activités de pêche ainsi que des éléments d'intérêt, comme un site de camping et des sites historiques et patrimoniaux.

3.3.7 Pêche commerciale

Le territoire de la MRC de Manicouagan compte trois entreprises de transformation, soit l'usine Crustacés du Nord à Baie-Trinité, la Poissonnerie Laprise à Chute-aux-Outardes et les Pêcheries Manicouagan à Baie-Comeau. Aucune activité de transformation n'est pratiquée à l'intérieur de la zone d'étude (MRC de Manicouagan, 2011).

3.3.8 Chasse et pêche

La Côte-Nord se distingue par ses ressources fauniques abondantes et diversifiées. La chasse à l'ours noir, à l'orignal, au cerf de Virginie (sur l'île d'Anticosti) ainsi que la pêche au saumon atlantique, à l'omble de fontaine et à d'autres espèces contribuent au développement de l'économie régionale. La pêche sportive est pratiquée sur tous les lacs et probablement la plupart des ruisseaux qui communiquent entre eux, notamment dans les ruisseaux 1, 2 et 5 qui offrent de bons potentiels d'habitat pour l'omble de fontaine. Mentionnons que la rivière Godbout, dont la partie inférieure est incluse dans la zone d'influence régionale, constitue une zone d'exploitation contrôlée (ZEC) de pêche au saumon et de gestion mixte.

3.3.9 Potentiel et inventaire archéologiques

Un inventaire archéologique a été réalisé dans la zone d'étude en octobre 2010 par Patrimoine Expert pour le compte du MTMDET. L'analyse des registres du ministère de la Culture et des Communications (MCC) a permis de localiser cinq sites archéologiques connus, mais aucun dans la zone d'étude. Lors de l'inventaire terrain, réalisé les 19 et 20 octobre 2010, un total de 293 sondages exploratoires ont été réalisés en combinaison avec des inspections visuelles. Ces observations et les sondages se sont révélés négatifs.

3.3.10 Paysage

La zone d'influence régionale a été utilisée pour l'analyse visuelle. Une ligne de force dans le paysage divise les deux unités physiographiques présentes, soit la frange littorale, composée de la municipalité de Godbout, et les contreforts du Bouclier canadien. La partie urbanisée contraste par sa topographie, l'omniprésence du fleuve, l'embouchure de la rivière Godbout et

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du milieu

l'importance des panoramas caractérisés par le couvert forestier montagneux de la partie nord de la zone d'influence régionale.

Au total, trois grandes unités composent le paysage de la zone à l'étude et se définissent de la façon suivante :

- 1) La zone urbanisée de Godbout (P-Ur-Pa) qui correspond à la partie littorale au fleuve Saint-Laurent. Elle inclut le village de Godbout, l'embouchure de la rivière Godbout et se caractérise par un relief plat et des vues panoramiques sur le fleuve;
- 2) Le secteur de transition terrasse (P-Mx-Fe) qui couvre le secteur entre la frange littorale et le relief montagneux. La présence de végétation y restreint les vues au corridor routier;
- 3) Les collines forestières et les lacs (Mt-Fo-Ou) qui couvrent le nord de la zone d'influence régionale. Des collines et des dépressions formées de lacs s'y succèdent avec une alternance de vues fermées et ouvertes sur un paysage forestier.

3.3.11 Climat sonore

La principale source de bruit est la circulation qui génère des niveaux sonores sur une zone restreinte de part et d'autre du corridor routier. À moins que le débit de circulation routière soit élevé, la circulation des véhicules fait en sorte que le niveau de bruit n'est pas constant, mais plutôt constitué de pointes. Les plus grosses pointes de bruit sont produites lors du passage de camions lourds. Ces derniers produisent des niveaux sonores pouvant atteindre 85 dBA à une distance de 15 m. Plus on s'éloigne de la route, moins la pointe de bruit sera importante. À 200 m de distance, le niveau de bruit produit par le passage de ce camion sera d'environ 20 dBA inférieurs à celui présent à 15 m.

Description du projet

4.0 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à améliorer le tracé actuel de la route 138 dans la zone d'étude, afin de le rendre conforme à une vitesse affichée de 90 km/h (vitesse de conception 100 km/h). Il est également prévu de construire une voie auxiliaire pour véhicules lents en direction est afin d'en faciliter le dépassement.

Depuis 1999, le MTMDET a étudié quatre tracés dans le cadre de ce projet. Le premier tracé proposé, en 1999, traversait largement dans une zone d'argile compressible située au sud-est de la principale courbe à corriger (chainage 1+000 et 1+500) entraînant des difficultés techniques difficiles à surmonter. Les deux tracés suivants, quoique permettant un empiètement moindre dans la zone d'argile compressible, engendraient des problématiques importantes de gestion de la circulation durant les travaux.

Le tracé finalement retenu permet de remédier à la majeure partie des inconvénients techniques (dynamitage, argile instable, gestion de la circulation, etc.) des trois précédentes variantes de tracés. Même si ce tracé demeure dans la zone d'argile instable, l'épaisseur du remblai prévu pour la construction de la route passe de 12 à 4 m.

Ce tracé améliore la courbe problématique en augmentant son rayon de 185 à 400 m. La pente, qui sera de 9 % au lieu des 12 % existant, est rallongée de 200 m vers l'est et l'espace est suffisant pour y intégrer une voie auxiliaire de 1,6 km (entre les chaînages 1+400 et 3+000) afin de faciliter les dépassements des véhicules lents. Cette option permet également 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. Finalement, signalons que ce tracé est environ 100 m plus court que la route 138 actuelle.

Le gabarit de la route sera de type « B » (pour une route nationale), ce qui permettra d'améliorer 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 4,25 km du projet.

Les travaux de construction seront effectués suivant les exigences du Cahier des charges et devis généraux : infrastructures routières : construction et réparation (CCDG) du MTMDET. Les travaux de correction envisagés nécessitent diverses activités, dont les plus importantes sont :

- emplacement des roulottes et de l'équipement de chantier, probablement à Godbout ou sur le terrain d'une carrière ou d'un banc d'emprunt avoisinant;
- dynamitage et transport des déblais. Le dynamitage se fera sur l'ensemble du tracé, à l'exception du tronçon entre les chaînages 1+020 et 1+300;

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Description du projet

- déblais de première classe (roc réutilisable) estimés à 400 000 m³ et déblais de deuxième classe (inutilisable) évalués à 55 000 m³. Ces derniers seront entièrement récupérés pour être étendus dans les talus de la nouvelle route ou du corridor abandonné de la route existante;
- surplus de roc estimés à 250 000 m³ qui seront entreposés pour usage ultérieur sur un site localisé près de l'ancien dépotoir de la municipalité de Godbout;
- déboisement et débroussaillage sur environ 10,1 ha d'espace forestier et 0,9 ha en milieu humide;
- relocalisation du ponceau du lac Thérèse et relocalisation conséquente du ruisseau en amont et en aval avant la construction du chemin temporaire (déviation);
- remplacement et installation d'une douzaine de ponceaux;
- déplacement des utilités publiques : environ 65 poteaux (et possiblement des câbles souterrains) ;
- construction du (des) chemin(s) de déviation et gestion de la circulation;
- drainage de la zone d'argile sensible (délai d'environ 6 à 24 mois);
- terrassement;
- ajustement du drainage routier;
- asphaltage de la voie de roulement et des accotements (sur 1,75 m) et pose des glissières de sécurité;
- aménagement paysager des surfaces remaniées ou réhabilitées (parties désaffectées de la route actuelle).

Le calendrier, sujet à la disponibilité des budgets requis, inclurait deux grands blocs d'activités, soit, le déboisement et le déplacement des utilités publiques et les travaux de terrassement et de construction du nouveau segment de route. Ces activités se dérouleraient sur une période d'environ deux ans une fois les budgets pour leur réalisation approuvés.

Les coûts du projet avaient été estimés à environ 18 000 000 \$ en 2014. Toutefois, ils devront être actualisés au moment de l'initiation des deux blocs d'activités mentionnés précédemment.

5.0 CONSULTATION DES INTERVENANTS

Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de correction de la route 138 dans le secteur des lacs Castor et Rat musqué à Godbout, le MTMDET a tenu deux séances d'information, l'une pour les élus et l'autre pour la population de Godbout et Baie-Trinité. Ces sessions avaient pour but de recenser les préoccupations des élus et des citoyens relativement au projet.

La session avec les élus s'est tenue le 16 septembre 2013 en après-midi à Godbout. Lors de celle-ci, le MTMDET a présenté le projet et les élus de Godbout ont pu exprimer leurs préoccupations. La configuration du projet et les délais de réalisation ont été les principaux points soulevés.

La session avec les citoyens s'est tenue le 16 septembre 2013 en soirée à Godbout. Lors de celle-ci, le MTMDET a présenté le projet aux citoyens de Godbout et Baie-Trinité et collecté leurs préoccupations. Sans compter les élus municipaux, cinq citoyens ont participé à la session. Les effets sur les cours d'eau et les délais de réalisation ont été les principaux points soulevés.

Les Premières Nations ont également été rencontrées dans le cadre du plan d'intervention du MTMDET entre Baie-Comeau et Port-Cartier. En effet, le Conseil de bande de la communauté innue de Pessamit a été consulté en mai 2011. La communauté n'a transmis aucun commentaire sur le projet jusqu'à maintenant.

6.0 IMPACTS APPRÉHENDÉS ET MESURES D'ATTÉNUATION

6.1 MÉTHODOLOGIE

La démarche méthodologique d'évaluation des impacts environnementaux comporte deux grandes parties, soit l'identification des impacts et l'évaluation des impacts.

L'**identification des impacts** consiste à déterminer les composantes des milieux physiques, biologiques et humains susceptibles d'être affectées par les activités du projet. Elle est réalisée sur la base d'une grille d'interrelations. Celle-ci présente, en ordonnée, les composantes du milieu, et en abscisse, les activités de réalisation du projet.

L'**évaluation des impacts** consiste ensuite à définir l'importance des impacts associés à la réalisation du projet. L'importance d'un impact sur une composante du milieu est fonction de trois critères, soit son intensité (déterminée en fonction de la valeur accordée à la composante et le degré de perturbation appréhendé), son étendue et sa durée.

L'importance des impacts résiduels est finalement évaluée en tenant compte de l'application des mesures d'atténuation.

Les sections suivantes présentent les composantes du milieu les plus susceptibles d'être affectées par les activités du projet ainsi que les mesures d'atténuation prévues pour en restreindre les effets.

6.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

6.2.1 Qualité des sols

Une grande partie des travaux sera exécutée à même les infrastructures existantes et aucune activité humaine n'est présente aux abords de la route. Conséquemment, on ne retrouve aucun risque environnemental pouvant affecter la qualité des sols en place au droit de la zone d'étude. Toutefois, le projet peut affecter la qualité des sols lors de déversements accidentels ou dans le cas d'une mauvaise gestion des matières résiduelles et dangereuses. Afin minimiser les risques d'un déversement accidentel, les véhicules de transport et les engins de chantier seront inspectés régulièrement et maintenus en bon état de fonctionnement. Si un déversement accidentel survient malgré tout, la fuite sera confinée, les sols et le produit déversé seront récupérés puis disposés dans un site autorisé. Le représentant du MTMDET de même qu'Urgence Environnement seront informés.

Pour le cas où des matériaux granulaires doivent être importés sur le site, l'usage de nouveaux matériaux provenant de carrières et sablières reconnues sera favorisé. Si des matériaux recyclés sont utilisés, ils auront été caractérisés afin de confirmer l'absence de contaminant. Il sera interdit d'entreposer des déblais ou des matériaux résiduels potentiellement contaminés

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Impacts appréhendés et mesures d'atténuation

directement sur des sols adjacents non contaminés. Ces sols seront protégés de la pluie pour minimiser les risques de dispersion des contaminants. De plus, avant de disposer des déblais ou matériaux résiduels, ils seront échantillonnés et analysés afin de vérifier s'ils sont contaminés. Si c'est le cas, ils seront gérés conformément aux directives du MDDELCC, lorsque nécessaire.

Les différentes matières résiduelles devront être récupérées et triées sur le chantier selon la catégorie à laquelle ils appartiennent, et ce, conformément à la réglementation en vigueur, avant leur élimination finale. Les aires d'entreposage de matière dangereuse et de machinerie seront bien circonscrites et localisées à bonne distance des milieux naturels sensibles. Enfin, les travaux d'application d'enrobé bitumineux seront restreints à la surface à paver et tout déversement d'enrobé bitumineux à l'extérieur de cette surface sera récupéré sans délai.

La mise en place de ces mesures minimisera également les impacts sur la qualité des eaux souterraines.

6.2.2 Pente d'équilibre

Les travaux d'excavation et de terrassement ainsi que le déboisement nécessaire à la réalisation du projet pourraient modifier la pente d'équilibre du terrain. La présence d'une zone d'argile instable sujette au glissement de terrain est d'ailleurs un élément important à considérer. Afin d'atténuer les impacts du projet sur cette composante de l'environnement, les travaux respecteront la topographie naturelle, en minimisant notamment les interventions sur les sols sensibles à l'érosion. De plus, lors des travaux de déboisement, la végétation qui ne nuit pas aux travaux sera maintenue en place et une reprise végétale rapide sera assurée à la fin des travaux. Une inspection des sols sensibles sera également réalisée et, si des indices de déstabilisation sont détectés, des mesures nécessaires pour y remédier seront prises.

6.2.3 Qualité des eaux de surface

Les travaux à réaliser dans ou à proximité des plans d'eau ou des milieux humides devront être exécutés à l'intérieur d'infrastructures de confinement afin de limiter la dispersion ou l'introduction de particules fines.

De plus, toute source pouvant contaminer un plan d'eau devra être tenue à l'écart de celui-ci. Incidemment, le rejet de déchets ou de débris dans les cours et plans d'eau ainsi que dans les milieux humides sera strictement interdit.

Lors des activités d'entretien hivernal de la route, les engagements du Plan de gestion des sels de voirie seront respectés afin de minimiser leurs effets sur les plans et cours d'eau ainsi que sur les milieux humides.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Impacts appréhendés et mesures d'atténuation

6.2.4 Profil des plans d'eau

L'installation de ponceaux, la circulation et la construction de la route pourraient entraîner des modifications au profil de cinq cours d'eau. Afin de minimiser ces impacts, la circulation sera restreinte aux voies établies, les travaux d'excavation et de remblayage seront limités aux aires concernées, les rives seront inspectées régulièrement, le profil existant des cours d'eau sera respecté et une bande de protection des rives de 10 m, aux limites de l'emprise, sera maintenue.

6.2.5 Écoulement des cours d'eau

La présence de débris dans les cours d'eau peut modifier leur écoulement. Afin d'atténuer cet impact, tout débris présent dans les cours d'eau sera retiré sans délai, des ponceaux permanents et temporaires seront installés, l'entreposage de matériaux ou les surplus de roc seront interdits à moins de 30 m des cours d'eau (60 m s'ils sont contaminés), la libre circulation des poissons sera assurée durant les périodes critiques de leur cycle vital et la restauration des sections perturbées sera réalisée à la fin des travaux.

6.2.6 Ruissellement et infiltration

La réalisation du projet pourrait entraîner des perturbations au niveau du ruissellement des eaux en bordure des routes. Pour éviter d'affecter la stabilité de la structure de la route, l'écoulement des eaux de ruissellement et de drainage sera orienté de façon à ce qu'il contourne les secteurs des travaux, les obstacles et ornières seront éliminés et, à la fin des travaux, les sols perturbés seront décompactés avant leur végétalisation.

6.2.7 Qualité de l'air

La qualité de l'air pourrait être affectée par l'émission de poussière et de contaminants par les activités de transport et de circulation des véhicules et de la machinerie ainsi que par les travaux d'excavation et de terrassement. Ainsi, les systèmes antipollution des véhicules et équipements seront inspectés régulièrement afin de s'assurer qu'ils sont opérationnels et qu'ils répondent aux normes en vigueur relatives à la qualité de l'air. Une attention sera accordée pour sensibiliser les opérateurs afin qu'ils évitent de laisser tourner inutilement les moteurs de leurs véhicules. Les matériaux contenant des particules fines seront recouverts de bâches durant leur transport. Enfin, il sera interdit de brûler des déchets à ciel ouvert.

6.2.8 Végétation (terrestre, aquatique et milieu humide)

Les travaux entraîneront la perte de surface végétale et de milieux humides. Afin de limiter les impacts sur ces milieux :

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Impacts appréhendés et mesures d'atténuation

- l'abattage des arbres sera effectué de façon à ne pas endommager la lisière des forêts, et la chute des arbres à l'extérieur des aires de déboisement ou vers un cours d'eau sera évitée;
- les superficies à déboiser seront balisées avec des repères visuels adéquats et les limites de déboisement seront clairement indiquées sur les plans de construction, incluant la limite de la bande riveraine du cours d'eau;
- lors des travaux de terrassement, la couche de terre végétale sera conservée en vue des travaux de revégétalisation à la fin des travaux.

Enfin, puisque la présence d'une espèce exotique envahissante (EEE) a été confirmée dans la zone d'étude et que le risque d'introduction de nouvelles espèces reste possible par la machinerie utilisée lors des travaux, le MTMDET s'assurera que :

- tout sol excavé dans le secteur où des EEE sont présentes est géré de façon à éviter leur propagation et leur dispersion;
- la machinerie entrant sur le site ou ayant travaillé dans un secteur où des EEE ont été observées soit adéquatement nettoyée, et ce, à au moins 30 mètres de tout habitat propice à la croissance des espèces problématiques.

6.2.9 Habitat terrestre

Afin d'éviter les impacts des travaux sur les oiseaux et leur habitat, les interventions seront réalisées en dehors de leur période de nidification, soit de la mi-août à la fin avril.

6.2.10 Habitats aquatiques et humides

Des habitats intéressants pour les poissons pourraient être affectés pendant la réalisation des travaux à proximité ou dans certains des cours d'eau croisés par le projet. Afin de minimiser ces impacts, la période de restriction des travaux en eau en fonction des cycles vitaux des espèces présentes dans le milieu aquatique sera établie avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) et respectée. La libre circulation des poissons sera assurée en évitant la création d'obstacle dans les cours d'eau si l'utilisation de batardeau est requise pour l'installation de ponceau, un canal de dérivation sera aménagé afin d'assurer le libre passage des poissons. De plus, les poissons qui auraient été emprisonnés seront capturés et transférés en eau libre.

Les travaux sont susceptibles d'entraîner la perte d'environ 5 000 m² de milieux humides et d'un peu moins de 3 900 m² d'habitat du poisson. Ces pertes seront compensées et le MTMDET favorisera la réalisation de cette compensation dans l'emprise même des travaux ou à proximité. La nature plus précise des aménagements sera définie à l'étape des demandes de certificats d'autorisation pour construction.

6.3 MILIEU HUMAIN

6.3.1 Tenures des terres

Afin d'atténuer l'impact des acquisitions de terrains privés, les propriétaires concernés seront prévenus et une compensation pour les superficies de propriétés affectée sera établie suite à un processus de négociation.

6.3.2 Aspects socioéconomiques

Puisque la réalisation du projet pourrait entraîner une modification temporaire de la circulation et par le fait même perturber les activités économiques de la région, des voies de contournement des travaux seront mises en place afin de maintenir une circulation adéquate sur la route 138 et d'assurer le déplacement des usagers et des marchandises.

6.3.3 Infrastructures et équipements

Considérant l'importance de la route 138 pour la région, il faudra émettre des avis de travaux indiquant le déroulement des activités à venir pour informer les usagers et les gestionnaires du territoire concernés. Les voies de circulation utilisées seront maintenues en bon état et les mesures nécessaires afin seront prises afin que celles-ci puissent être utilisées et croisées sans problème par les autres utilisateurs du milieu.

6.3.4 Activités récréotouristiques

La présence du chantier et la réalisation des travaux pourraient perturber les activités récréotouristiques. Afin d'atténuer ces impacts, l'accès à ces secteurs (par exemple, les sites de villégiature, sites de chasse et de pêche, etc.) sera maintenu durant les travaux.

6.3.5 Archéologie

Bien qu'aucun potentiel archéologique n'ait été identifié dans la zone d'étude, dans le cas où des vestiges archéologiques seraient découverts dans l'emprise des travaux, l'entrepreneur arrêtera les travaux de construction et avisera immédiatement le surveillant de chantier qui contactera les intervenants du ministère de la Culture et des Communications. Le cas échéant, la découverte sera traitée conformément à la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4).

6.3.6 Paysage

Afin de préserver les différents points de vue, l'accumulation de déchets sur et aux abords des aires des travaux sera interdite. Les déchets devront être dirigés vers des aires d'entreposage spécifiques en vue d'être triés et éventuellement évacués vers un site d'élimination ou de recyclage autorisé.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Impacts appréhendés et mesures d'atténuation

6.3.7 Climat sonore

Bien que la zone d'étude ne comporte pas de zone sensible au bruit, les citoyens de la municipalité de Godbout et les villégiateurs du secteur seront prévenus de la tenue de travaux de dynamitage.

6.3.8 Santé et sécurité

La présence du chantier et la réalisation des travaux pourraient entraîner une augmentation du risque d'accident. Afin de minimiser ce risque, une signalisation adéquate sera mise en place ainsi que des restrictions de la vitesse maximale permise pour les véhicules lourds et la machinerie à l'intérieur des aires de travail. Un plan d'intervention en cas de déversement accidentel de contaminant ou d'accident, sera développé par l'entrepreneur et approuvé par le MTMDET. Les numéros de téléphone des divers services d'urgence seront disponibles sur le chantier. Les accès aux aires de travail seront limités aux seuls ouvriers autorisés et aucune excavation ne sera laissée ouverte sans protection. Enfin, tous les intervenants concernés seront informés des exigences du plan de mesures d'urgence du MTMDET.

7.0 GESTION DES RISQUES ET DES ACCIDENTS

En vertu de sa mission, le MTMDET a le devoir de prêter assistance aux usagers de la route et d'assurer la gestion d'événements d'urgence (mineure et majeure) qui peuvent avoir des répercussions sur les réseaux de transport. Il a également des responsabilités particulières en matière de sécurité civile qui lui sont confiées à titre de responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (PNSC).

Pour répondre efficacement à ses obligations, le MTMDET a mis en place une organisation de sécurité civile comportant trois mécanismes de coordination :

- la coordination locale des mesures d'urgence;
- la coordination régionale de la sécurité civile;
- la coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC).

Le mécanisme de coordination à mettre en place est choisi en fonction de la gravité de l'événement survenu et du niveau de gestion et de coordination nécessaire (échelle locale ou régionale).

Ces trois niveaux d'intervention générale sont soutenus par des processus d'alerte et de mobilisation développés au niveau local, régional et ministériel afin d'optimiser l'efficacité des interventions en situation d'urgence.

Le répondant régional en sécurité de la Direction de la Côte-Nord est responsable du suivi et de la mise à jour du Plan régional des mesures d'urgence et de sécurité civile (PRMUSC). Le Centre intégré de gestion de la circulation de Québec (CIGC), quant à lui, agit constamment comme porte d'entrée du MTMDET afin de desservir les territoires du Ministère et leur clientèle en matière de demandes de renseignements et d'intervention.

8.0 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAUX

Dans le cadre des travaux, des programmes de surveillance et de suivi environnementaux seront mis en place afin d'assurer la mise en application des mesures générales de protection de l'environnement et des mesures d'atténuation particulières proposées ainsi que le succès de leur implantation à moyen et long terme.

8.1.1 Programme de surveillance

Le programme de surveillance environnementale décrit les moyens qui seront mis en place par le MTMDET pour assurer le bon déroulement des travaux de construction et le respect des exigences légales et des mesures environnementales énumérées dans l'étude d'impact. Ce programme inclut toutes les activités en phase de préconstruction, construction et postconstruction du projet, et se fera en deux étapes, soit :

- l'intégration des mesures environnementales et des autres considérations environnementales dans les plans et devis de construction;
- l'application intégrale des mesures environnementales lors des travaux de préconstruction et de construction.

8.1.2 Programme de suivi environnemental

Le suivi environnemental constitue quant à lui une démarche permettant de suivre l'évolution de certaines composantes affectées par le projet, et de vérifier la justesse des prévisions et des enjeux environnementaux identifiés. Il permet également de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation à court, à moyen et à long terme, prévues dans l'évaluation environnementale et pour lesquelles persisteraient des incertitudes.

Les aspects relatifs au projet qui nécessiteront un suivi comprennent :

- la stabilité des sols remaniés par les travaux ainsi qu'à la suite de la remise en état des sections de la route 138 existante qui seront abandonnées;
- le succès de la reprise végétale des segments de la route existante abandonnée et des aires de travail libérées;
- le contrôle des EEE;
- la pérennité des aménagements de compensation pour la perte d'habitat aquatique et leur utilisation par le poisson.

9.0 RÉFÉRENCES

- ATLAS DES AMPHIBIENS ET DES REPTILES DU QUÉBEC (AARO), 2012. *Atlas des amphibiens et reptiles du Québec : banque de données active depuis 1988 alimentée par des bénévoles et professionnels de la faune*. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent et ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec.
- ATLAS DES OISEAUX NICHEURS DU QUÉBEC, 2012. Site internet consulté le 16 février 2012. [En ligne] http://www.atlas-oiseaux.qc.ca/index_fr.jsp.
- CENTRE DE DONNÉES SUR LE PATRIMOINE NATUREL DU QUÉBEC (CDPNO), Février 2012a. Extractions du système de données pour le territoire de Godbout. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEFP), Québec. 3 p.
- CENTRES DE DONNÉES SUR LE PATRIMOINE NATUREL DU QUÉBEC (CDPNO), Février 2012b. Extractions du système de données pour le territoire de Godbout. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), Québec. 4 p.
- COUTURE, Y., 2010. *Évaluation de la qualité de l'air à Sept-Îles – Analyse globale de la situation à partir de données historiques et d'une campagne de mesures effectuée en 2009*. Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du suivi de l'état de l'environnement, ISBN : 978-2-550-59337-9 (PDF), 32 pages.
- ENVIRONNEMENT CANADA, 2012. *Cartographie des espèces en péril au Canada*. SERVICE CANADIEN DE LA FAUNE. [En ligne] http://www.sararegistry.gc.ca/sar/listing/schedules_f.cfm?id=1 (11 octobre 2012).
- LEFORT, S. ET M. HUOT, 2008. *Plan de gestion de l'original 2004-2012 : bilan de mi-plan*. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction de l'expertise sur la faune et ses habitats, Service de la faune terrestre et avifaune, Québec. 38 p.
- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (MRNF), 2011. *Carte écoforestière*. 22 G05 NE et 22 G05 SE. Échelle 1 : 20 000.
- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (MRNF), 2012. *Statistiques de piégeage*. Site internet consulté le 19 avril 2012. [En ligne]. <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/faune/statistiques/chasse-piegeage.jsp#piegeage>.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 1994. *La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Politique adoptée en septembre 1992. 12 p.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Références

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 1997. Plan de transport de la Côte-Nord. Site internet consulté le 3 avril 2012. [En ligne]
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/cote-nord
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 1998. *Politique sur le bruit routier*. 10 p. + annexe.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2008. *L'environnement dans les projets routiers du Ministère des Transports du Québec*. Édition 2008. Site consulté le 7 décembre 2011. Disponible [en ligne].
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/outil_gestion_envir_dans_projets_routiers.pdf.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2009a. *Plan stratégique 2008-2012*. 30 p. + annexe.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2009 b. *Stratégie de développement durable 2009-2013*. Mise à jour août 2011. 76 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2009c. *Plan d'action du développement durable 2009-2013*. Mise à jour août 2011. 44 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2012a. *Étude de tassement et de stabilité de remblai (Nouveau Tracé), Route 138 – Lacs Thérèse et Rat musqué (PK 0+700 à 1+300) Municipalité de Godbout, Circ électorale : René-Lévesque* (Réf. : 0138-93-347(019)10). 30 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 2012b. *Correction de la route 138 dans le secteur des Lacs Castor et Rat musqué, Godbout - Évaluation environnementale de site Phase I*. réalisée par Dessau (Réf. 068-P042540-0100-EI-R300-00). 7 pages + annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2013a. *Plan stratégique 2013-2015*. 58 p. [En ligne]
https://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Ministere/Plan_strategique/Plan-Strategique_2013-2015.pdf
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2013b. *Plan d'action du développement durable 2009-2013*. Mise à jour Avril 2013. 39 p
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 2014. *Guide terrain - surveillance environnementale des chantiers routiers*. 110 p. Disponible [en ligne] :
<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=9&file=sur-env.pdf>
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP), 2002. *Aires protégées – Région administrative de la Côte-Nord*. Site internet consulté le 14 février 2012. [En ligne]. http://www.mddep.gouv.qc.ca/regions/region_09/aires-protegees.htm.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Références

MINISTÈRE DU TOURISME. 2010. *Le tourisme en chiffres : Édition 2010*. Ministère du Tourisme du Québec. 46 p.

MRC MANICOUAGAN, 2011. *Schéma d'aménagement et de développement révisé*. 491 p. + annexes
MUNICIPALITÉ DE GODBOUT, 2009. Site internet consulté le 14 février 2012. [En ligne]. <http://www.godbout.info/index.php?/Accueil.html>.

MUNICIPALITÉ DE GODBOUT, 2009. Site internet consulté le 14 février 2012. [En ligne].
<http://www.godbout.info/index.php?/Accueil.html>.

SERVICE CANADIEN DE LA FAUNE, 2012. *Données sur la présence de sauvagine et d'espèces aviaires en péril tirées des bases de données Sauvagine.xls et SOSPOP.xls*. Transmises le 20 février 2012.

SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC (STQ), 2008. *Traverses et dessertes - Matane/Baie-Comeau/Godbout*. Site internet consulté le 20 juillet 2012. En ligne.
http://www.traversiers.gouv.qc.ca/traverses/matanebaie-comeaugodbout_10.php

STATISTIQUE CANADA. 2007. *Godbout, Québec (Code2496010) (tableau). Profils des communautés de 2006, Recensement de 2006, produit n° 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada*. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007. Site internet consulté le 23 février 2012. [En ligne]. <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F>.

Liste des communications personnelles

19 avril 2012, Mario Bérubé, MDDELCC