



Baie-Comeau, le 26 novembre 2021

Monsieur Yves Rochon, directeur général
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
Ministère de l'Environnement et de la
Lutte contre les changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande de modification du décret 184-2015 concernant le projet de rehaussement et de stabilisation de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la Municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent

Monsieur,

Tel que le permet l'article 122.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, le ministère des Transports souhaite faire modifier la condition 1 du décret 184-2015 concernant le rehaussement et la stabilisation de la route du quai à Tête-à-la-Baleine. Des modifications ont eu lieu dans la conception de la structure de la chaussée et ces modifications ont entraîné une augmentation de l'empiètement dans le golfe du Saint-Laurent. Vous trouverez ci-dessous les motifs justifiant notre demande ainsi que les éléments nécessaires à votre analyse.

Historique du dossier

La route 138 menant au quai fédéral est un lien unique et essentiel à la communauté de Tête-à-la-Baleine, notamment pour les activités de pêche (accès à la marina) et pour l'approvisionnement en biens (desserte maritime). La communauté baleinoise n'est pas reliée au reste du réseau du Ministère par voie terrestre (liaison maritime et liaison aérienne seulement). La route existante a été construite en jetée sur le fond marin compressible en 1964 et est constituée de deux tronçons (tronçon 1 (T1) et tronçon 2 (T2)). Depuis la construction de la route, les argiles du fond marin auraient subi d'importants tassements. Lors des événements combinant tempêtes et hautes marées, la route existante est sujette aux submersions. C'est particulièrement vrai pour le tronçon 1 dont l'élévation du profil de la route avoisine le niveau de la pleine mer supérieure de grande marée (figure 1). Lors d'événements de submersion plus importants, la chaussée (en gravier, non revêtue) est lessivée, rendant le lien impraticable quelques jours, en raison notamment des difficultés de mise en œuvre (peu d'équipement et de main-d'œuvre).

...2

Les objectifs du projet sont :

- Réduire la fréquence des submersions (rehaussement);
- Réduire le lessivage de la chaussée (empièchement, confinement de la chaussée);
- Maintenir deux voies, si possible.

Ce projet était assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévu à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et a fait l'objet d'un mandat d'audience publique du BAPE du 17 octobre au 2 décembre 2013 et d'un décret adopté le 18 mars 2015.

Justification de la demande de modification

En 2007, une étude d'avant-projet préliminaire (APP) a été présentée au Ministère par la firme Roche (maintenant Norda Stelo). Dans cette étude, 5 variantes avaient été analysées selon plusieurs critères, dont le coût des travaux, les tassements, la faisabilité (car le projet est situé dans un secteur isolé) et les impacts sur l'environnement. C'est la variante 1 (rehaussement de la route avec des remblais légers) qui avait été recommandée (figure 2). C'est donc cette variante qui a été analysée lors de l'étude d'impact, produite par la firme AECOM.

Outre l'utilisation de remblai léger, les principales caractéristiques de cette variante étaient que l'élargissement de la route se faisait d'un seul côté, c'est-à-dire du côté opposé à l'herbier marin situé à l'est de la jetée et qu'elle limitait les tassements, donc également les interventions futures.

Il est important de vous mentionner que lors de l'APP :

- Le type de protection à mettre en place sur le talus de la route rehaussée n'avait pas été déterminé;
- Le type de matériau à utiliser comme remblai léger n'avait pas été déterminé;
- L'élévation requise pour le rehaussement de la route n'avait pas été déterminée. Pour l'étude d'impact, la firme a donc considéré une élévation géodésique du talus routier à 2,0 mètres pour calculer l'empiètement dans le milieu marin.

Afin de présenter un avant-projet définitif (APD) complet, plusieurs études ont été réalisées : études hydrauliques, études géotechniques, études géologiques, audit de sécurité. Toutes ces études nous permettent de constater que le projet est soumis à plusieurs contraintes, principalement en géotechnique.

En effet, une grande partie du sol sur lequel le projet va se réaliser est constituée d'argile sensible, sujette au poinçonnement et à d'importants tassements.

À la fin de l'APP, nous savions que :

- La route ne peut pas être rehaussée à plus de 2,50 m d'élévation pour T1 et à 1,50 m d'élévation pour T2;
- Un changement d'approche doit être considéré et que le concept de route résiliente sera regardé;
- Les empiètements en milieu marin vont doubler, voire même tripler par rapport à ce qui avait été présenté dans l'étude d'impact sur l'environnement.

Après plusieurs discussions, propositions, validations techniques, compromis et optimisations, nous sommes arrivés avec la solution suivante :

- Tronçon 1 : Chaussée à deux voies avec glissières de sécurité dont la surface de roulement est en gravier et dont le profil en long se situe à l'élévation 2,50 m. La mise en place d'un tapis de gabions comme mesure contre l'effet du poinçonnement de l'argile en zone non consolidée et la réalisation de bris de pente dans le talus pour atténuer l'effet des tassements futurs (plan 1 : TAB – Modification de décret).
- Tronçon 2 : Chaussée résiliente à deux voies avec glissières de sécurité dont le profil se situe à l'élévation 1,50 m. Pour protéger la surface de roulement dans le cas de submersion, un tapis de blocs de béton articulés est mis en place à la surface. L'utilisation de ce type de tapis est recommandée par la Direction générale du laboratoire des chaussées du MTQ (plan 1 : TAB – Modification de décret).

Une dernière information importante avant de passer au point suivant concerne l'élévation de la route. Comme mentionné un peu plus haut, une élévation à 2,00 mètres a été utilisée lors de l'étude d'impact, mais par la suite, une étude hydraulique a été réalisée. L'analyse du secteur a permis de déterminer que si nous voulions éviter le plus possible la submersion de cette route, il fallait rehausser le tronçon 1 à une élévation de 3,08 m et le tronçon 2 à 2,45 m. Nous sommes donc très loin de l'élévation à 2,00 m qui a été utilisée comme référence pour les calculs d'empiètement dans l'étude d'impact. Ce qui veut dire que même sans changement de concept, un empiètement dans le milieu marin supérieur à ce que nous retrouvons dans l'étude d'impact aurait été fait. L'empiètement, pour la variante 1 de l'étude d'impact à des élévations de 3,08 m et 2,45 m aurait été de 11 550 mètres carrés (m²).

Description de la modification demandée

Cette demande de modification de décret concerne donc :

- Une augmentation de la superficie d'empiétement dans le milieu marin;
- Un empiétement dans le fond marin des deux côtés de la route.

En effet, l'étude d'impact mentionnait une superficie d'empiétement, pour la variante analysée, de 5 440 m². L'empiétement était localisé à presque 100% du côté de la route opposée à l'herbier marin.

À la suite des modifications apportées au concept, l'empiétement sera plutôt de 10 313 m², et il sera localisé des 2 côtés de la route (plan 1 : TAB – Modification de décret).

Le tableau 1 présente les différences entre la variante évaluée lors de l'étude d'impact et celle de l'APD selon les 2 tronçons de route à rehausser.

Empiètement milieu marin - Variante 2 (incluant clé sans exc. dans T2)

TRONÇON Segment	Légende sur le plan	T1		T2		Total
		S1	S2	S1	S2	
Empiètement évalué à l'étude d'impact (par rapport au bas de talus existant)		2 949	812	474	1 206	5 441
Aire d'empiètement de l'APD - solution retenue (supplémentaire par rapport à l'ÉIE)		3 080	1 842	367	330	5 619
Aire d'empiètement de l'APD - solution retenue (en moins par rapport à l'ÉIE)		(241)	0	(195)	(311)	(747)
Empiètement total par rapport à l'existant		8 442		1 871		10 313
Variation par rapport à l'ÉIE		4 681		191		4 872
Superficie accumulation de gravier sur le fond marin (octobre 2021)		738		611		1 349

Tableau 1. Empiètement dans le milieu marin

La condition 1 du décret dit ceci : « *Le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-golfe-du-Saint-Laurent doit être conforme aux modalités et aux mesures prévues dans les documents suivants :*

- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Stabilisation de la route du quai de Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement, par AECOM, octobre 2012, totalisant environ 333 pages incluant 4 annexes »*

Compte tenu des éléments énoncés ci-dessus, le Ministère demande une modification à la condition 1 du décret puisque l'empiètement dans le milieu marin ne respecte plus celui qui avait été calculé lors de l'étude d'impact.

Description et évaluation des nouveaux impacts appréhendés

La modification de décret demandée ne crée pas de nouvel impact, mais modifie certains impacts évalués dans l'étude d'impact, soit un impact sur le milieu physique et deux impacts sur le milieu biologique :

- 1- Milieu physique – les sols – perte de sols (fond marin);
- 2- Milieu biologique – herbiers aquatiques et algues – perte d'herbiers aquatiques en raison du remblaiement et de l'empierrement;
- 3- Milieu biologique – faune ichtyenne, aviaire, mammifères marins et invertébrés marins – perte d'habitats en raison du remblaiement et de l'empierrement.

Bien qu'il s'agisse de trois impacts distincts, ils sont tous causés par un seul élément, l'augmentation de l'empiètement dans le milieu marin. Les pertes occasionnées dans le milieu marin sont permanentes. C'est donc 10 313 m² de fond marin qui ne pourront plus contribuer aux fonctions qu'ils assurent pour les écosystèmes marins.

Impact 1 : perte de sols

Dans l'étude d'impact, nous pouvons lire ceci : « *La surface perdue constitue une faible proportion par rapport à l'ensemble des fonds marins de la zone d'influence. L'intensité de l'impact est donc considérée comme faible puisque les fonctions que les sols assurent au sein de l'écosystème ne seront pas compromises. Toutefois, les pertes seront permanentes et d'étendue locale. Sur la base de ces critères, l'importance de cet impact est jugée moyenne.* »

Bien que le tracé choisi augmente de 4 872 m² la superficie d'empiètement, nous considérons que l'importance de cet impact ne change pas. Par rapport à l'ensemble des fonds marins de la zone d'influence, l'intensité de l'impact est toujours faible et d'étendue locale.

Impact 2 : perte d'herbiers aquatiques et d'algues

Pour cet impact, l'étude mentionne : « *Cet impact est jugé négatif et de durée permanente puisqu'il s'agit d'une perte nette et irremplaçable. Étant donné les superficies impliquées, l'étendue est considérée comme ponctuelle dans la mesure où les talles de zoostères sont plutôt clairsemées et distribuées de façon sporadique.* »

Enfin, l'intensité de cet impact est considérée comme faible considérant que les pertes ne représenteront qu'une infime proportion des herbiers de ce type qui se trouvent dans la zone d'influence du projet ou à l'échelle régionale.»

Avec une intensité faible, une étendue ponctuelle et une durée permanente, cet impact était considéré ayant une importance mineure. La majorité des empiétements sur les herbiers se faisait du côté ouest de la jetée puisque la variante proposée, au moment de l'étude d'impact, empiétait uniquement de ce côté. Pour des raisons de contraintes géotechniques, les empiétements seront faits sur les deux côtés de la route, occasionnant par le fait même un empiétement supplémentaire sur les herbiers situés du côté est de la jetée actuelle. Les talles de zoostères sont toujours aussi clairsemées et distribuées et bien qu'une portion plus importante des herbiers du secteur sera détruite par les remblais, l'étendue demeure ponctuelle et l'intensité demeure faible, ce qui maintient une importance mineure à cet impact.

Impact 3 : perte d'habitats pour différentes espèces fauniques

Sauf pour les mammifères marins où l'importance de l'impact est jugée mineure, l'importance de cet impact sur la faune ichtyenne, aviaire et les invertébrés marins est moyenne. Les raisons évoquées dans l'étude d'impact pour attribuer cette importance sont que bien qu'il y ait une destruction d'habitats, ce type d'habitat est largement répandu dans la région. Ce qui fait en sorte que l'étendue de cet impact est considérée comme locale. Par contre, le fait qu'il s'agisse d'une destruction permanente augmente quelque peu l'importance de l'impact.

Bien que nous augmentions la superficie de l'empiétement, nous considérons que l'importance des pertes d'habitats pour la faune ichtyenne, aviaire et les invertébrés marins demeure moyenne, compte tenu du fait que ce type d'habitat est très répandu dans le secteur et qu'à l'échelle de la région, l'étendue de la perte demeure très localisée.

Impacts positifs des travaux

Malgré l'augmentation de 4 872 m² d'empiétement dans le milieu marin, le projet contribuera à diminuer de manière importante les événements de submersion (figure 3). Actuellement, la route est submergée régulièrement, ce qui entraîne une perte importante de matériau granulaire. Tout ce matériel se retrouve dans le fond marin, au pied des talus de la route. Une visite de la firme Stantec a été réalisée dans le secteur des travaux en octobre 2021. Ils ont constaté la présence d'une « plage » de matériau granulaire (figure 4). Selon des estimations, le matériau granulaire aurait une épaisseur, à certains endroits, d'environ 1 m. Le rehaussement du tronçon 1 et le revêtement du tronçon 2 contribueront à éviter que le matériau granulaire se retrouve dans le fond marin.

La dernière ligne du tableau 1 indique une superficie de 1 349 m² pour le matériau granulaire au bas des pieds de talus (plan 1 : TAB – Modification de décret). Étant donné que les impacts sur cette section des sols marins ont déjà été ressentis par la faune et la flore locale, nous considérons que la nouvelle route occasionnera un empiètement permanent supplémentaire de 8 964 m², soit 3 523 m² de plus que ce qui avait été analysé lors de l'étude d'impact. Cependant, la compensation sera calculée sur une superficie d'empiètement de 10 313 m², puisque c'est le matériau granulaire de la route.

La population du petit village de Tête-à-la-Baleine attend ces travaux depuis très longtemps. La route d'accès au quai doit être améliorée afin d'augmenter la sécurité des usagers de cette route (figure 5). L'APD permet un compromis entre toutes les demandes des citoyens, les contraintes géotechniques et l'environnement.

Modifications apportées au programme de surveillance et de suivi environnemental proposé

Aucune modification ne sera apportée au Programme de surveillance et de suivi environnemental puisque seule l'étendue de la superficie d'empiètement change dans ce projet. Le programme de suivi sera le même, il portera seulement sur une plus vaste superficie.

Consultation effectuée auprès des personnes affectées par la modification proposée

La Municipalité est informée tous les trois mois de l'avancement du projet via une lettre d'information. Cependant, une rencontre en vidéoconférence sera faite avec la Municipalité le 3 décembre 2021 afin de discuter de la solution retenue et, par le fait même, de la modification de décret.

Des consultations auprès de la Communauté autochtone d'Unamen Shipu sont présentement en cours. Une première lettre de consultation a été adressée à la Communauté. Selon notre processus de consultation, deux autres lettres suivront, dans lesquelles nous ajouterons des informations à propos de la modification de décret. La communauté autochtone est invitée à nous faire part de leurs préoccupations en lien avec notre projet.

Informations relatives à la conformité du projet au schéma d'aménagement et à la réglementation municipale

Lors de l'étude d'impact, la MRC Le Golfe-du-Saint-Laurent était récente et ne disposait pas de schéma d'aménagement, tout comme la Municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, qui ne dispose pas de plan d'urbanisme. Nous procédons actuellement à des vérifications afin de voir si la situation a changé depuis. Nous ferons une mise à jour, dans les prochaines semaines, si c'est requis et que la situation a changé.

Mesures d'atténuation et compensations prévues

Les mesures d'atténuation seront les mêmes que celles qui avaient été prévues dans l'étude d'impact. La modification de la conception ne change pas du tout la nature des impacts appréhendés, mais seulement l'étendue de l'impact, et ce, pour seulement les impacts discutés plus haut. En fonction de ces impacts, voici les mesures d'atténuation présentées dans l'étude d'impact :

- SO1. Avant le début du chantier, baliser les limites des travaux projetés afin de s'assurer que le remblaiement s'effectuera uniquement à l'intérieur des aires de travail délimitées;
- SO2. Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, stabiliser immédiatement et de façon permanente tous les endroits remaniés de manière à éviter le mouvement des sols;
- HA1. Avant le début des travaux, baliser les limites des zones d'empiètement projetées afin de s'assurer que le remblaiement et l'empierrement s'effectueront uniquement à l'intérieur des aires de travail délimitées;
- HA2. Travailler en fonction de l'heure des marées (à marée basse) et enrocher immédiatement aux endroits nécessaires au fur et à mesure de l'avancement des travaux de manière à éviter les mouvements des sols et à minimiser l'action érosive des vagues. Si un délai est nécessaire, laisser en place les moyens de contrôles temporaires (matelas «curlex», barrière à sédiments, estacades, barrière de confinement, etc.);
- HA3. À l'exception d'embarcation nautique ou de barge, aucune machinerie n'est autorisée à circuler dans le milieu marin;
- HA4. Lors de l'empierrement, déposer le plus délicatement possible les pierres sur le fond marin de façon à éviter les éboulements et le piétinement des surfaces non prévues.

Sinon, les tableaux qui décrivent les différentes mesures d'atténuation dans le rapport d'étude d'impact sont encore d'actualité et seront appliqués lors des travaux. Cependant, nous aimerions apporter certaines petites précisions quant aux mesures d'atténuation soient :

- Il faut comprendre que le projet est situé dans un secteur de la Côte-Nord qui n'est pas relié au réseau routier, en plus d'être situé dans le golfe du Saint-Laurent (environnement hostile). Lorsque nous mentionnons que l'horaire des travaux devra suivre les marées afin de travailler à marée basse, la nuance à apporter est que nous allons respecter cette mesure le plus possible, mais il est possible que les travaux se poursuivent en dehors de ces plages de temps;
- La mesure d'atténuation pour l'émission de sédiments ne sera pas un batardeau, comme cela est indiqué dans l'étude d'impact ou du moins, ce serait très improbable. Les contraintes géotechniques que nous avons pour ces travaux ne permettent pas l'utilisation de batardeaux « lourds » et/ou qui favorisent le poinçonnement, tels que les sacs de sable de type «Big Bag», les blocs de béton ou de la pierre concassée (jetée). À moins que l'entrepreneur n'utilise un batardeau gonflable, nous pensons que l'utilisation d'un rideau de turbidité adapté à ce type de travaux serait la mesure la plus adéquate pour ce projet.

La mesure de compensation prévue, pour ces travaux, est la mise en place de récifs artificiels pour le homard d'Amérique. Cette mesure a été acceptée par le ministère de Pêche et Océans Canada (lettre en pièce jointe). Cette mesure de compensation pourra être précisée lors de la demande d'autorisation ministérielle.

Calendrier de réalisation des travaux

Le calendrier de réalisation des travaux de rehaussement de la route du quai à Tête-à-la-Baleine est le suivant :

- Début des travaux : avril 2023
- Durée prévue des travaux : 12 mois au total, répartis sur deux années :
 - o An 1 : avril à octobre 2023 (7 mois)
 - o An 2 : mai à octobre 2024 (5 mois)
- Fin des travaux : octobre 2024

Pour toute information supplémentaire concernant la présente demande, vous pouvez contacter madame Josée Gagnon, chargée d'activités en environnement, par courriel : josee.gagnon2@transports.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice générale,



Louise Milette

- p. j. Figures 1 à 5
Plan 1 : TAB – Modification de décret
Lettre de MPO à propos de la mesure de compensation

- c. c. M. David Bouchard, directeur, Direction de la coordination et des relations avec le milieu
M^{me} Lysanne Girard, gérante de projet, Direction de la coordination et des relations avec le milieu
Mme Josée Gagnon, biologiste, Direction de la coordination et des relations avec le milieu
M. Samuel Yergeau, chargé de projet, Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques



Figure 1. Route actuelle en situation de marée haute

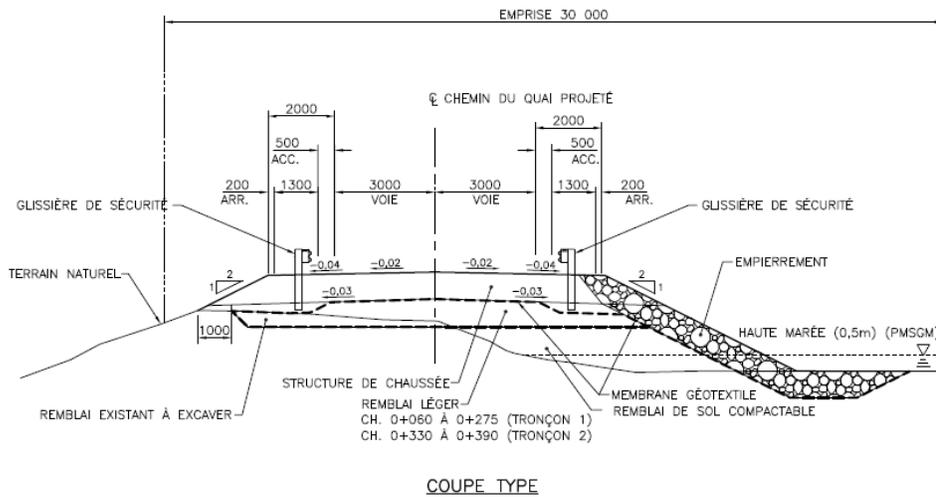


Figure 2. Coupe-type de la variante 1 (remblai léger)



Figure 3. Submersion de la route du quai lors d'une tempête



Figure 4. Matériel granulaire présent au pied du talus



Figure 5. Situation actuelle (octobre 2021)



Le 28 septembre 2018

Par courriel seulement

Votre réf. / Your ref.

Madame Rosine Nguempi Melou
Gérante de projet
Ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports
625 boulevard Laflèche, bureau 101
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5

Notre réf. / Our ref.
17-HQUE-00377

Objet : Programme de réserve d'habitat – Projet d'amélioration de l'habitat du homard d'Amérique par la mise en place de récifs artificiels sur la Côte-Nord – Acceptation du projet

Madame,

Le Programme de protection des pêches de Pêches et Océans Canada (le Programme) a complété l'analyse de votre proposition de réserve d'habitat à partir des informations présentées dans le document suivant :

- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, novembre 2017. Amélioration de l'habitat du homard d'Amérique par la mise en place de récifs artificiels sur la Côte-Nord – Proposition de projet de réserve d'habitat. N/Réf. : 154150380/6703-17-AH01. 6 p. + annexes.

Les travaux d'aménagement de la réserve d'habitat consistent à mettre en place 24 récifs (en groupe de 4 à 6 récifs) multigénérationnels pour le homard d'Amérique dans différents secteurs répartis le long de la Côte-Nord. En se basant sur l'information disponible, le Programme est d'avis que votre proposition de projet de réserve d'habitat est acceptable.

Une caractérisation sommaire de trois sites potentiels pour l'aménagement des futurs récifs a déjà été effectuée et votre proposition mentionne que d'autres sites présentant un potentiel intéressant pour l'aménagement des récifs pourraient aussi faire l'objet de travaux de caractérisation. Lorsque vous aurez procédé à ces travaux de caractérisation supplémentaires, le cas échéant, veuillez soumettre au Programme les choix des sites retenus pour approbation.

Les modalités spécifiques liées à la réalisation et au suivi (état de référence des sites choisis, conformité des aménagements et suivi de l'efficacité) ainsi qu'à la gestion de cette réserve seront définies ultérieurement dans un cadre qui sera établi en collaboration avec votre ministère.

.../2

Veillez aussi prendre en considération que la détermination de la valeur effective de la réserve d'habitat et de son utilisation comme mesure de compensation d'un dommage sérieux aux poissons demeure en tout temps la prérogative du Programme et sera établie à la lumière des résultats des suivis ou des évaluations qui auront été réalisés.

Par ailleurs, nous avons bien reçu vos correspondances datées du 25 mai et du 14 juin 2018 demandant que les dommages sérieux au poisson occasionnés par deux projets (*Rehaussement de la route du quai de Tête-à-la-Baleine* et *Enrochement à Longue-Rive dans le secteur de la Pointe-à-Boisvert*) soient contrebalancés par le projet de réserve d'habitat proposé. Le Programme est d'accord que des récifs pourront être mis en place afin de compenser les dommages sérieux au poisson associés à ces projets. Le nombre de récifs requis sera déterminé à partir des renseignements fournis avec les demandes d'autorisation. Le nombre de récifs utilisé pour compenser ces projets sera donc déduit de ceux qui constitueront la réserve d'habitat.

Pour toute question sur le contenu de la présente lettre, n'hésitez pas à communiquer avec madame Sophie Boudreau à notre bureau de Mont-Joli, par téléphone au 418-775-0796 ou par courriel à Sophie.Boudreau@dfo-mpo.gc.ca. Veuillez indiquer le numéro de dossier ci-dessus lorsque vous correspondez avec le personnel du Programme.

Je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Jean-Yves Savaria
Gestionnaire, Division de la protection des pêches – Examens réglementaires

c. c. Simon Bikay, Biologiste à la Direction des projets, MTMDET