
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

**Rapport d'analyse environnementale
du projet d'amélioration de la route 389
entre Baie-Comeau et Fermont,**

**soit de Baie-Comeau à Manic-2 (kilomètres 0 à 22)
par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de
l'Électrification des transports et la Ville de Baie-Comeau,**

**et de Manic-2 à Manic-5 (kilomètres 22 à 212)
par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de
l'Électrification des transports**

**sur le territoire de la municipalité régionale de comté
de Manicouagan**

Dossiers 3211-05-455, 3211-05-456 et 3211-05-457

Le 17 octobre 2016

***Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques***

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargée de projet : Madame Marie-Emmanuelle Rail

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim
Madame Valérie Saint-Amant, coordonnatrice

Révision de textes et éditique : Madame Marie-Chantal Bouchard, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale des projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Le projet B est situé entre Baie-Comeau et Manic-2 (km 0 à 22), le projet D commence à Manic-2 pour se terminer à Manic-3 (km 22 à 110) et le projet E couvre de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212). La Ville de Baie-Comeau est conjointement initiateur du projet B avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

La route 389 a été construite par segments afin de répondre aux besoins de l'industrie forestière et du développement hydroélectrique. Aucune norme précise n'a servi de standard lors de sa construction. Elle est maintenant sous la responsabilité du MTMDET et elle est considérée comme une route nationale même si elle ne répond pas aux normes d'une telle route. Pour des raisons budgétaires, le MTMDET n'est pas en mesure d'assurer la réfection complète de la route 389. Il doit concentrer ses efforts sur les segments les plus dangereux pour les utilisateurs. Le projet B, situé entre Baie-Comeau et Manic-2, est un long segment de 22 km qui doit être entièrement refait. Le projet D, entre Manic-2 et Manic-3, contient quinze segments et le projet E, entre Manic-3 et Manic-5, en contient onze.

Les projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont sont assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'ils concernent la construction, la reconstruction et l'élargissement sur plus de 1 km d'une route dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m et dont l'emprise n'appartenait pas à l'initiateur de projet le 30 décembre 1980.

Les principaux enjeux de ces projets concernent l'utilisation du territoire, l'impact économique pour les commerçants du boulevard Comeau, les cours d'eau, l'habitat du poisson et les milieux humides.

La PÉEIE a permis d'améliorer ces projets, notamment en exigeant que les commerçants du boulevard Comeau soient invités à participer à une table de travail visant à mettre en place des mesures de minimisation de l'impact du projet sur l'achalandage du boulevard Comeau. Un suivi de l'impact économique permettra également d'évaluer si la relocalisation des quatre premiers kilomètres de la route aura affecté le rendement des commerces situés entre la nouvelle et l'ancienne intersection. Les engagements pris en matière d'évitement, de minimisation et de compensation des impacts dans l'habitat du poisson et dans les milieux humides permettront de contrebalancer les fonctions écologiques perdues.

Conformément aux balises du Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones, l'obligation gouvernementale de consulter a été remplie par le MTMDET. Cette consultation a été effectuée auprès de la communauté innue de Pessamit.

La conclusion de ce rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser ces projets compte tenu de leur justification et du fait que les variantes retenues par l'initiateur sont acceptables sur le plan environnemental, sous réserve des recommandations proposées par l'équipe d'analyse.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Les projets.....	2
1.1 Raison d'être des projets	2
1.2 Description générale des projets	3
1.2.1 Description du projet B entre Baie-Comeau et Manic-2	5
1.2.2 Description du projet D entre Manic-2 et Manic-3.....	6
1.2.3 Description du projet E entre Manic-3 et Manic-5.....	7
1.2.4 Coût et calendrier de réalisation du programme d'amélioration de la route 389	8
2. Consultation des communautés autochtones	8
3. Analyse environnementale	9
3.1 Analyse de la raison d'être des projets	9
3.2 Solutions de rechange au projet	10
3.3 Analyse des variantes	10
3.3.1 La variante du projet B (entre Baie-Comeau et Manic-2).....	10
3.3.2 Les variantes des projets D et E (entre Manic-2 et Manic-5).....	12
3.4 Choix des enjeux	12
3.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	13
3.5.1 L'utilisation du territoire.....	13
3.5.2 L'impact financier pour les commerçants du boulevard Comeau	19
3.5.3 Les cours d'eau et l'habitat du poisson	21
3.5.4 Les milieux humides	27
3.6 Autres considérations	29
3.6.1 La végétation.....	29
3.6.2 Les oiseaux et les chauves-souris.....	32
3.6.3 Le Caribou des bois, écotype forestier.....	33
3.6.4 La gestion des matériaux excédentaires	34
3.6.5 Les sols contaminés	34

Conclusion.....	35
Références.....	37
Annexes	41

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ROUTE 389 ET DES CINQ PROJETS PLANIFIÉS PAR LE MTMDET.	4
FIGURE 2 : TRACÉ RETENU ENTRE LA ROUTE 138 ET LA CENTRALE HYDROÉLECTRIQUE DE MANIC-2.	5
FIGURE 3 : LOCALISATION DES SEGMENTS QUI FERONT L'OBJET DE TRAVAUX DANS LE CADRE DU PROJET D.	6
FIGURE 4 : LOCALISATION DES SEGMENTS QUI FERONT L'OBJET DE TRAVAUX DANS LE CADRE DU PROJET E.	7
FIGURE 5 : DJMA OBSERVÉS À L'INTERSECTION DE LA ROUTE 389 AVEC LA ROUTE 138 ET À CELLE DE LA ROUTE 138 AVEC LE BOULEVARD LASALLE.	20

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS.....	43
ANNEXE 2.1	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389 ENTRE BAIE-COMEAU ET FERMONT, SOIT DE BAIE-COMEAU À MANIC-2 (KM 0 À 22)	45
ANNEXE 2.2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389 ENTRE BAIE-COMEAU ET FERMONT, SOIT DE MANIC-2 À NORD MANIC-3 (KM 22 À 110)	47
ANNEXE 2.3	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389 ENTRE BAIE-COMEAU ET FERMONT, SOIT DU NORD DE MANIC-3 À MANIC-5 (KM 110 À 212).....	49

INTRODUCTION

(Le 28 janvier 2016, le ministère des Transports est devenu le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Afin de simplifier le texte, nous ferons référence au MTMDET dans le rapport.)

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale des projets B, D et E du Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Le projet B est situé entre Baie-Comeau et Manic-2 (km 0 à 22), le projet D commence à Manic-2 pour se terminer à Manic-3 (km 22 à 110) et le projet E couvre de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212). La Ville de Baie-Comeau est conjointement initiateur du projet B avec le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE). Les trois projets du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont sont assujettis à cette procédure en vertu du paragraphe e de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'ils concernent la construction, la reconstruction et l'élargissement sur plus de 1 km d'une route dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus et dont l'emprise n'appartenait pas à l'initiateur de projet le 30 décembre 1980.

La réalisation de ces projets nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Les dossiers relatifs à ces projets (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) ont été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu du 17 février au 4 avril 2015 pour le projet situé entre Baie-Comeau et Manic-2 et du 2 juin au 17 juillet 2015 pour les projets situés entre Manic-2 et Manic-3 et entre Manic-3 et Manic-5.

À la suite de demandes d'audiences publiques sur ces projets, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience commune aux trois projets, qui a eu lieu à Pessamit et à Baie-Comeau du 5 octobre 2015 au 4 février 2016.

De plus, le MTMDET a consulté la communauté innue de Pessamit, puisque le projet est susceptible d'affecter leurs droits et intérêts.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et des ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être des projets, l'acceptabilité environnementale des projets, la pertinence de les réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur, celle issue de la consultation des communautés autochtones, le cas échéant, et celle recueillie lors des consultations publiques.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

La section 1 décrit le contexte dans lequel s'inscrivent les trois projets du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, et présente les motifs à l'appui de leur réalisation ainsi que la description des principales composantes des projets. Les éléments de cette section sont principalement tirés des études d'impact sur l'environnement de l'initiateur de projet et des documents complémentaires à celles-ci.

La section 2 contient une appréciation de la justification des projets de même que l'analyse qu'a faite le MDDELCC des principaux impacts des projets traduits sous la forme d'enjeux. Enfin, la section 3 constitue la conclusion du rapport et présente un résumé des enjeux, son avis sur l'acceptabilité environnementale des projets ainsi qu'une recommandation quant à leur réalisation.

1. LES PROJETS

Les trois projets dont il est question dans le présent rapport d'analyse font partie d'un programme global de réfection de la route 389 par le MTMDET. La route 389 est une route nationale d'une longueur de 570 km. Sa gestion et son entretien sont sous la responsabilité du MTMDET. Elle débute à un croisement de la route 138 à l'est de la ville de Baie-Comeau (sur le boulevard Comeau) et se prolonge vers le nord jusqu'à la frontière provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador au nord de la ville de Fermont. Elle est entièrement située dans la région administrative de la Côte-Nord. Sa portion sud est située dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Manicouagan et sa portion nord dans la MRC de Caniapiscau. La route 389 s'insère dans un environnement forestier à la topographie accidentée et parsemée de plusieurs milieux humides, de lacs et de cours d'eau.

1.1 Raison d'être des projets

La route 389 a été construite par segments, à partir des années 40, par différents utilisateurs du territoire afin de répondre à leurs besoins. D'une longueur de 570 km, sa construction n'a été complétée qu'à la fin des années 80. Aucune norme précise n'a servi de standard lors de sa construction. Elle est maintenant sous la responsabilité du MTMDET et elle est considérée comme une route nationale, même si elle ne répond pas aux normes.

Elle présente plusieurs caractéristiques problématiques : un tracé sinueux; des courbes horizontales et verticales sous-standards; un drainage déficient par endroits; un manque général de visibilité pour les usagers et un état de dégradation très avancée de la structure de chaussée.

Le programme d'amélioration de la route 389 poursuit les objectifs suivants : améliorer le confort, la sécurité et la fluidité des usagers; assurer la mise aux normes de la route; permettre à cette route de répondre à son statut de route nationale; prendre en compte l'évolution de la circulation et sa densification ainsi que favoriser le lien Québec/Terre-Neuve-et-Labrador.

Les travaux permettront d'améliorer le drainage en installant des ouvrages mieux adaptés à de fortes précipitations sur de courtes périodes de temps; de donner accès au territoire (tourisme, villégiature, exploitation des ressources du nord); de limiter les fermetures de la route et de diminuer les frais d'entretien.

L'amélioration de la route 389 tout comme celui de la route 138 s'inscrit dans les grandes orientations identifiées au Schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan (Manicouagan, 2012) et au plan de transport 2012 du ministère des Transports pour la Côte-Nord, notamment en ce qui a trait à la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier. La volonté du gouvernement provincial d'améliorer la route 389 s'inscrit dans le cadre du projet de développement du Nord québécois. L'accès aux ressources naturelles est essentiel pour l'économie de la Côte-Nord. La route 389 est le seul lien routier entre la côte et les ressources de l'arrière-pays. Elle dessert présentement plusieurs compagnies minières et forestières, ainsi que des centrales hydroélectriques. Par ailleurs, la route 389 bénéficie au tourisme dans la région en donnant accès aux monts Groulx, à des pourvoiries et à une zone d'exploitation contrôlée (Zec Varin).

1.2 Description générale des projets

Pour des raisons budgétaires, le MTMDET n'est pas en mesure d'assurer la réfection complète de la route 389. Il doit concentrer ses efforts sur les segments les plus problématiques. Ces derniers représentent environ 200 km divisés en plusieurs segments de différentes longueurs et de différentes largeurs. Le MTMDET a regroupé tous ces segments en cinq projets distincts (voir figure 1). Deux projets sont au nord de Manic-5 (A et C) et les trois autres projets sont au sud (B, D et E). Aucun des segments constituant les deux projets au nord de Manic-5 ne rencontrent les critères d'assujettissement à la PÉEIE en vertu de la LQE. Leur emprise ne fait pas 35 m de large. Le projet A est près de Fermont et le projet C est tout juste au nord de Manic-5. Certains des segments au sud de Manic-5 sont assujettis à la procédure, mais pas tous. Le projet B situé entre Baie-Comeau et Manic-2 est un long segment de 22 km entièrement refait et entièrement assujetti. Le projet D entre Manic-2 et Manic-3 contient 27 segments dont seulement quinze sont assujettis. Le projet E entre Manic-3 et Manic-5 contient 23 segments dont onze sont assujettis. Tous les segments « non assujettis » font moins de 1 km de long. Tous les renseignements qui se retrouvent dans la suite de ce rapport : (description des composantes, des impacts, des mesures d'atténuation, etc.) se rapportent uniquement aux segments de la route qui sont assujettis à la PÉEIE.

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ROUTE 389 ET DES CINQ PROJETS PLANIFIÉS PAR LE MTMDET.

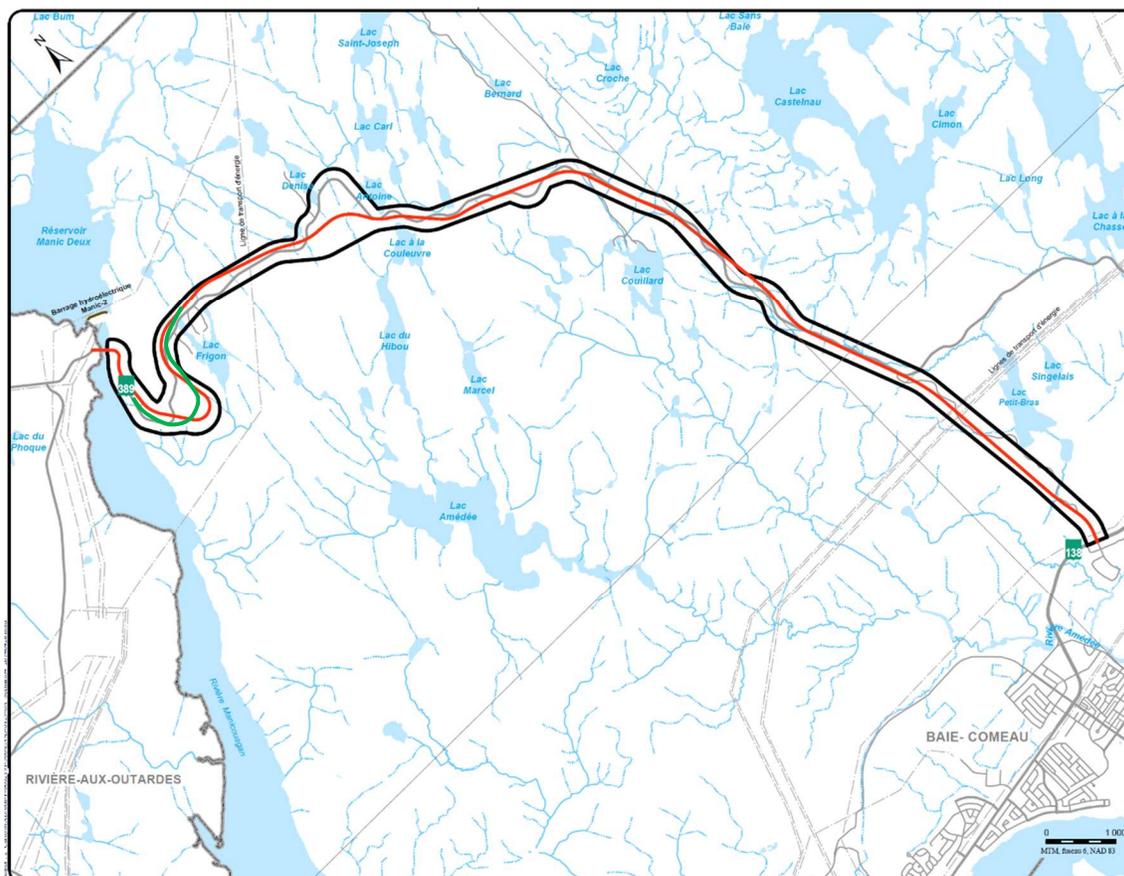


Source : MTQ, *Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2, Étude d'impact – Rapport final*, Figure 1, mai 2014, page 2.

1.2.1 Description du projet B entre Baie-Comeau et Manic-2

Tel qu'illustré sur la figure 2, le premier projet vise la reconstruction des vingt-deux premiers kilomètres de la route 389 entre la ville de Baie-Comeau et la centrale hydroélectrique de Manic-2. Sur cette figure, la route 389 actuelle est identifiée en gris pâle et le nouveau tracé est en rouge. L'initiateur a modifié le profil de la boucle du secteur dit « de l'épingle » ultérieurement à la création de cette figure. Le profil considéré actuellement dans ce secteur est illustré approximativement par une courbe verte. L'initiateur propose un nouveau tracé pour le premier tronçon de 4 km débutant à Baie-Comeau et une réfection majeure de la route entre les km 4 et 22. Le nouveau tracé prévoit le déplacement de l'intersection de la route 389 avec la route 138 à l'ouest de son emplacement actuel, la rapprochant ainsi du centre géographique de la ville de Baie-Comeau. Le nouveau tracé emprunte approximativement l'avenue du Labrador et le chemin du Petit-Bras dans le parc industriel Jean-Noël-Tessier. L'intersection actuelle avec la route 138 est maintenue, mais elle ne fait pas l'objet de travaux d'amélioration. Au-delà du quatrième kilomètre, le tracé demeure dans l'axe de la route actuelle à quelques exceptions près. Dans le secteur du lac Denise, aux environs du km 14, le tracé est sensiblement modifié afin de corriger une longue boucle sinueuse. À l'approche de Manic-2, entre les km 16,5 et 18,5, dans le secteur dit « de l'épingle », la courbe formée par la route est adoucie.

FIGURE 2 : TRACÉ RETENU ENTRE LA ROUTE 138 ET LA CENTRALE HYDROÉLECTRIQUE DE MANIC-2.



Source : Modifié de MTQ, *Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2, Étude d'impact – Rapport final, Figure 16, mai 2014, page 139.*

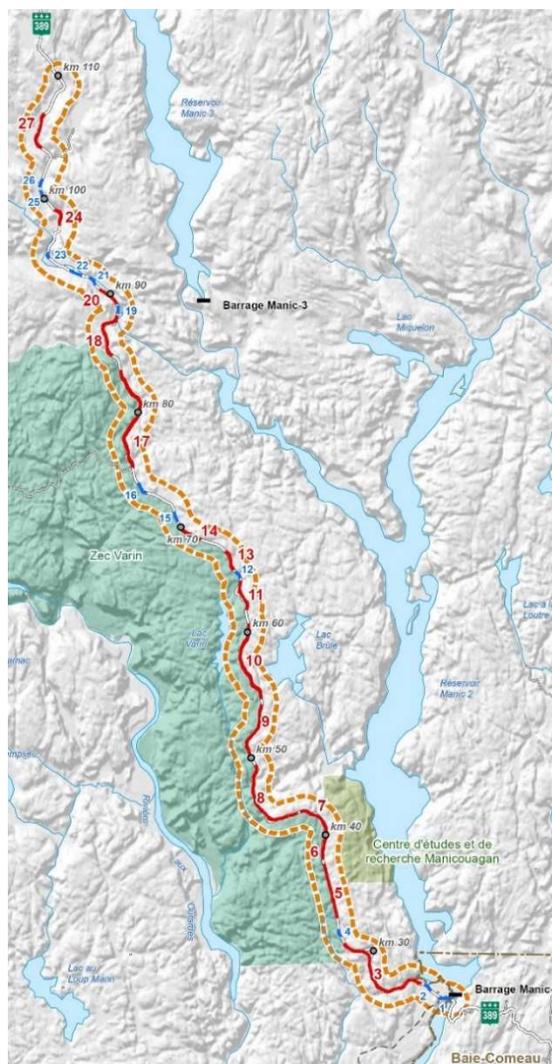
Le profil de la route sera de type « C » ce qui signifie qu'il y aura une chaussée et deux voies de 3,5 m. Les accotements seront pavés sur une largeur minimale de 1,0 m. La vitesse de conception visée est de 100 km/h pour une vitesse affichée de 90 km/h. La vitesse de conception ne sera pas toujours respectée, en raison de contraintes techniques et budgétaires. L'initiateur a prévu l'aménagement de voies auxiliaires pour les véhicules lents sur environ 5,4 km en direction nord et 4,2 km en direction sud. Des zones de dépassement sont également planifiées sur près de 45 % du tracé. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) dans ce secteur est d'environ 800 véhicules (compté en 2011) avec une proportion de camions de 23 %.

1.2.2 Description du projet D entre Manic-2 et Manic-3

Le projet D vise la reconstruction de quinze segments de route compris entre les centrales hydroélectriques de Manic-2 et de Manic-3 (km 22 à 110). Ces segments totalisent environ 52 km, ce qui représente près de 60 % de la longueur du tronçon. Ils sont identifiés en rouge sur la figure 3. Les petits segments identifiés en bleu font également partie du programme d'amélioration de la route 389, mais ils ne rencontrent pas les critères d'assujettissement à la PÉEIE et ils ne font pas partie du projet D

Les tracés proposés sont généralement dans l'axe de la route actuelle. Selon les segments, l'initiateur a considéré une vitesse de conception variant entre 80 et 100 km/h. Le profil de la route sera de type « C » avec une chaussée de deux voies de 3,5 m chacune. Les accotements de 2,5 m de largeur seront généralement en gravier, mais l'intérieur des courbes sera pavé. L'aménagement de trois voies lentes est prévu pour une longueur totale d'un peu moins de 3 km. Il y aura également onze voies de refuge en gravier de 4 m de largeur à raison d'une voie tous les 10 km en direction sud. Ces voies serviront à sécuriser la route lors du passage des véhicules hors-norme. Lorsque les conditions seront propices, le marquage au sol permettra le dépassement. Le DJMA enregistré dans ce secteur est compris entre 870 véhicules/jour au km 24,3 et 640 au km 103. La proportion de camions lourds varie entre 28 % et 43 %.

FIGURE 3 : LOCALISATION DES SEGMENTS QUI FERONT L'OBJET DE TRAVAUX DANS LE CADRE DU PROJET D.



Source : MTQ, Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3, Étude d'impact - Volume 2 – Annexe, Carte 2.1, juillet 2014, page 45.

1.2.4 Coût et calendrier de réalisation du programme d'amélioration de la route 389

L'enveloppe budgétaire globale du programme est actuellement de 468 M\$. L'ordre de réalisation des travaux sera établi en fonction des cotes de priorité des différents segments. La rapidité avec laquelle seront obtenues les autorisations environnementales aura également une influence sur cette priorisation. Certains travaux dans des segments non assujettis à la PÉEIE sont déjà commencés. De façon générale, les projets A, B et C sont actuellement jugés prioritaires par les autorités gouvernementales. Les travaux pour aménager le premier kilomètre dans le parc industriel Jean-Noël-Tessier débiteront dès l'obtention des autorisations environnementales. Le programme devrait se prolonger jusqu'en 2021.

2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Le gouvernement du Québec a l'obligation de consulter et, dans certaines circonstances, d'accommoder les communautés autochtones lorsqu'il a connaissance de l'existence d'un droit ancestral revendiqué et qu'il envisage une mesure susceptible d'avoir un effet préjudiciable à l'égard de ce droit. Le cas échéant, la consultation gouvernementale est effectuée dans le respect du *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, lequel balise les activités gouvernementales relatives à l'obligation de consulter.

La zone d'étude du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, est située dans le Nitassinan de la Première-Nation de Pessamit, tel qu'indiqué à l'Entente de principe d'ordre général entre les Premières-Nations de Mamuitun et de Nutashkuan et les gouvernements du Québec et du Canada. Dans le cadre des trois projets à l'étude, l'obligation gouvernementale de consulter la communauté de Pessamit a été remplie par le MTMDET, initiateur de projet.

Dans le cadre de la consultation réalisée, le MTMDET a rencontré le Conseil de bande de la communauté de Pessamit en janvier 2013 afin de leur présenter le projet et de recueillir leurs commentaires et leurs questions. Cette rencontre avait également pour but d'établir les mécanismes de collaboration avec la communauté pour la durée du projet. Par la suite, la consultation s'est poursuivie par l'envoi d'une série de lettres et l'organisation d'une activité « portes ouvertes » dans la communauté en novembre 2013. Les thèmes abordés lors des échanges concernaient principalement l'emploi de main-d'œuvre autochtone et les impacts du programme sur les activités des membres de la communauté, plus particulièrement sur l'environnement et le milieu humain. Les représentants de la communauté ont également dit vouloir être consultés et être considéré comme des partenaires des projets. Un comité de suivi a été créé afin d'assurer le respect des clauses d'embauche de main-d'œuvre autochtone dans les contrats accordés dans le cadre du projet. Un représentant de la communauté innue siège sur ce comité. Bien que la consultation autochtone par le MTMDET soit officiellement terminée, ce dernier continue de tenir le Conseil de bande de la communauté de Pessamit informé des développements relatifs au programme d'amélioration de la route 389.

Au cours de la période d'information et de consultation du public sur le présent projet, la communauté innue de Pessamit a demandé la tenue d'une audience publique au sujet des projets allant de Manic-2 au nord de Manic-3 (km 22 à 110) et du nord de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212). Dans le cadre de cette audience, la communauté a déposé un mémoire.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

La section qui suit présente l'analyse des projets en fonction des principaux enjeux déterminés à partir des documents déposés par l'initiateur de projet, des avis obtenus lors de la consultation intra et intergouvernementale, des revendications des citoyens dépositaires des lettres de demandes d'audiences publiques et du rapport d'enquête et de médiation du BAPE.

3.1 Analyse de la raison d'être des projets

La justification du projet d'amélioration de la route 389 s'articule principalement autour de l'amélioration de la sécurité routière et de l'augmentation de la fluidité de la circulation.

La route 389 actuelle présente un grand nombre de lacunes structurelles. Celles-ci engendrent ou favorisent l'occurrence de conditions de conduite dangereuses. Les courbes sous-standards réduisent la portée visuelle, l'état de dégradation de la chaussée est susceptible d'entraîner des manœuvres dangereuses de la part des conducteurs et la déficience du système de drainage est propice à l'accumulation de pluie ou de glace sur la chaussée.

Le mauvais état de la route entraîne aussi un ralentissement de la circulation. Le profil de la route est constitué d'une chaussée unique à deux voies de circulation. Il n'y a pas de voie de dépassement et peu de zones où les dépassements sécuritaires sont possibles sur cette route. Les accotements sont également rares. Les véhicules lourds ou hors-normes, présents en grand nombre sur la route 389, ralentissent le trafic, en particulier dans les pentes ascendantes. Ces véhicules voyagent parfois par convoi ce qui rend leurs dépassements encore plus hasardeux. On assiste parfois à la formation de « queue » de véhicules ce qui peut exaspérer certains conducteurs et les inciter à faire des manœuvres dangereuses.

Le fait que cette route ait été construite par segment sur plusieurs années et par différents intervenants peut expliquer la présence de ces déficiences. L'environnement accidenté dans lequel la route s'insère fait également partie de l'explication. Puisque la route 389 a été construite dans le but spécifique d'accéder aux ressources du territoire, il est tout à fait naturel d'y retrouver un fort pourcentage de véhicules lourds ou hors normes. Elle est maintenant une route nationale sous l'autorité du MTMDET et elle devrait permettre à tous les types d'utilisateurs d'y circuler en sécurité.

Les statistiques d'accidents comptabilisées par le MTMDET, analysées de façon isolée, ne démontrent pas clairement l'existence d'une problématique liée à la sécurité sur la route 389. En effet, selon les chiffres qui ont été portés à l'attention de l'équipe d'analyse, le nombre d'accidents par site et par période n'atteint pas les seuils critiques d'accident que le MTMDET a fixé pour les routes nationales affichant une vitesse de 90 km/h. Cependant, ces statistiques se basent uniquement sur les données recueillies par la Sûreté du Québec et par le MTMDET. Elles ne tiennent pas compte du caractère éloigné de la route et du manque de moyen de communication. Il est réaliste de croire que des accidents mineurs s'y produisent et ne sont jamais déclarés aux autorités. De plus, il faut considérer que la route traverse un territoire très peu développé sur une grande distance, que peu de zones de repos sont disponibles et que les services d'urgence et de secours y sont minimaux.

L'enjeu de sécurité que représente la route 389 est surtout appuyé par les chiffres témoignant de la non-conformité de l'infrastructure aux normes du MTMDET et par la récurrence de cette préoccupation dans les interventions des décideurs et des utilisateurs. Ainsi, l'amélioration de la sécurité de la route 389 fait partie des objectifs du schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan. Un comité de sécurité de la route 389 a été formé en 1998 par des représentants des organismes publics et de différentes entreprises utilisatrices de la route. La sécurité sur la route 389 est une préoccupation pour l'association des transporteurs en vrac Baie-Comeau inc., pour l'association minière du Québec et pour les associations touristiques régionales de Manicouagan et Duplessis qui l'ont tous cité à titre d'élément justifiant les projets dans les mémoires d'appui qu'ils ont déposés au BAPE dans le cadre de l'audience publique. La sécurité est un enjeu qui a également été soulevé à plusieurs reprises par les participants aux activités de consultation publique tenues par l'initiateur dont les soirées portes ouvertes.

En plus d'assurer la sécurité et le confort des utilisateurs actuels de la route 389, l'amélioration de la route aidera à consolider les activités économiques déjà présentes sur le territoire et pourrait constituer un élément attractif pour de nouvelles industries intéressées par les ressources du territoire. Le programme d'amélioration de la route 389 fait d'ailleurs partie du Plan Nord du gouvernement québécois.

L'équipe d'analyse constate que la route 389 présente des déficiences structurelles suffisamment importantes pour occasionner des problématiques de sécurité et de fluidité pour ses utilisateurs. Bien qu'il s'agisse d'une route nationale sous l'autorité du MTMDET, elle ne répond pas aux normes de ce dernier. La sécurité est un enjeu qui préoccupe les utilisateurs de la route 389 et les autorités locales. L'amélioration de la sécurité et de la fluidité sur cette route pourrait contribuer à attirer des compagnies intéressées par les ressources du territoire et favoriser le développement local. L'amélioration de la route 389, en raison de problématiques de sécurité et de fluidité et dans l'objectif de favoriser le développement de ce territoire, nous apparaît justifiée.

3.2 Solutions de rechange au projet

Il n'existe pas de solution de rechange aux trois projets du programme d'amélioration de la route 389. Le maintien d'un lien entre Baie-Comeau et Fermont est essentiel pour permettre l'accès au territoire et, comme la route existe déjà, il ne serait pas judicieux de la remplacer par une autre infrastructure telle une voie ferrée. La voie ferrée reliant Fermont à Sept-Îles ne pourrait pas non plus remplacer la route 389. La ville de Sept-Îles est située 230 km à l'est de la ville de Baie-Comeau ce qui est beaucoup trop éloigné. Le maintien de la route 389 est donc tout indiqué, mais puisqu'elle ne répond pas aux normes du MTMDET, elle nécessite une réfection majeure ou une reconstruction.

3.3 Analyse des variantes

3.3.1 La variante du projet B (entre Baie-Comeau et Manic-2)

Trois corridors de liaison entre Baie-Comeau et Manic-2 ont été considérés par le MTMDET à l'étude d'opportunité. Le premier est représenté par la route 389 actuelle, le second reprend la route actuelle entre les km 4 et 22, mais propose un nouveau raccordement à la route 138 via le parc industriel Jean-Noël-Tessier et le troisième corridor passe par deux chemins

existants (Chemin de la Scierie et route de contournement) situés à l'ouest de la rivière Manicouagan, au nord de la municipalité de Pointe-Lebel. L'initiateur a effectué une évaluation comparative en deux étapes afin d'identifier le corridor à privilégier. Il a d'abord identifié la meilleure des deux options pour localiser les quatre premiers kilomètres de la route dans son axe actuel, et ensuite, il a opposé cette solution au corridor situé à l'ouest de la rivière Manicouagan. L'analyse multicritère a identifié l'option proposant de conserver la route 389 dans son axe actuel, mais de localiser son rattachement à la route 138 dans le parc industriel Jean-Noël-Tessier comme étant la variante à privilégier.

Selon l'analyse multicritère présentée par l'initiateur, la variante incluant un nouveau tronçon de 4 km s'est démarquée à plusieurs égards de celle demeurant dans l'axe de la route actuelle. Le nouveau tronçon permet la construction d'une route conforme aux critères pour une vitesse de conception de 100 km/h sur une plus grande distance que le tronçon actuel. Il empiète sur une moins grande superficie de milieux naturels sensibles. Lors de la construction du nouveau tronçon, les usagers de la route 389 ne seront pas affectés puisqu'ils continueront d'utiliser l'ancien chemin. Le nouveau tronçon favorisera le développement du parc industriel Jean-Noël-Tessier, ce qui est souhaité par l'administration de la Ville de Baie-Comeau. Finalement, la construction du nouveau tronçon coutera 40 % moins cher que la mise aux normes des 4 km actuels.

En ce qui concerne la variante située à l'ouest de la rivière Manicouagan, elle n'a pas été retenue parce que, d'une part, son tracé est plus long, et d'autre part, sa localisation n'est pas en conformité avec les orientations municipales concernant l'organisation urbaine et le développement industriel. L'initiateur mentionne également des raisons liées à la vitalité commerciale, au risque de rencontrer des sols contaminés et aux aménagements forestiers traversés.

La variante sélectionnée par l'initiateur présente un impact négatif d'importance. Le trafic de la route 389 qui provient en grande majorité de l'ouest ne passera plus devant les commerces de la route 138 qui sont installés entre l'intersection actuelle et celle projetée. Selon une note technique fournie par l'initiateur, cette baisse d'achalandage serait d'environ 8,3 % et pourrait correspondre à une baisse du chiffre d'affaires de l'ordre de 2 % pour quatre commerces. Ces chiffres sont contestés par les commerçants impliqués. Cet aspect constitue un des enjeux majeurs du projet, il est discuté à la section 3.5.2 de ce rapport.

Constat relatif à l'analyse des variantes du projet B

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a procédé à l'analyse de plusieurs variantes selon des critères économiques, environnementaux et sociaux et qu'il a sélectionné celle présentant le meilleur bilan. La variante sélectionnée a également l'avantage d'être en conformité avec les orientations municipales de la Ville de Baie-Comeau. La route demeurera au sein de la ville et elle favorisera le développement du parc industriel Jean-Noël-Tessier.

Ce choix n'est pas sans conséquence négative. Certains commerçants subiront une baisse de visibilité et leurs chiffres d'affaires pourraient en être affectés. Cependant, l'équipe d'analyse conclut qu'il serait plus indiqué de chercher de nouvelles mesures d'atténuation pour cet impact négatif plutôt que discréditer une variante présentant plusieurs avantages dont certains de nature économique.

3.3.2 Les variantes des projets D et E (entre Manic-2 et Manic-5)

Bien qu'une reconstruction complète de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont eut été justifiée pour des raisons de mise aux normes, de sécurité et d'amélioration de l'accès au territoire, le MTMDET doit réaliser ces travaux avec une enveloppe budgétaire fermée. Il a donc procédé à une priorisation des travaux en fonction des besoins et de l'importance des déficiences de la route. La plupart des travaux prévus entre les centrales hydroélectriques de Manic-2 et Manic-5 ont été jugés moins prioritaires que ceux des projets A, B et C par le MTMDET. C'est pourquoi l'initiateur a décidé de cibler uniquement les secteurs les plus problématiques, essentiellement les courbes sous-standards et les secteurs accidentogènes.

Une telle fragmentation de la route a entraîné un certain nombre de contraintes. Plus les segments refaits sont courts et moins il y a de latitude pour déplacer l'assise de la route et donc pour corriger ses lacunes ou éviter des milieux sensibles. Conséquemment, les segments planifiés demeurent presque toujours dans l'axe de la route actuelle. L'alternance des segments refaits et non refaits oblige aussi les concepteurs à considérer l'impact de cette transition sur les conducteurs. Bien que le choix du MTMDET d'utiliser une vitesse de conception parfois inférieure à 100 km/h comme il est d'usage pour une route nationale soit d'abord motivé par des raisons économiques, ce compromis permet d'atténuer les contrastes des conditions de conduite entre les secteurs, ce qui devrait s'avérer plus sécuritaire. Une attention particulière a été accordée aux raccordements des segments afin d'assurer la cohérence de la route et d'éviter de déplacer ou de créer de nouvelles zones potentiellement dangereuses pour les utilisateurs.

Pour le projet D, l'initiateur a comparé des variantes de tracé respectant l'assise actuelle de la route à d'autres respectant les normes pour une vitesse de conception de 100 km/h. Son choix final s'est porté vers une variante optimisée qui représente un compromis entre les contraintes économiques, environnementales et de sécurité. La vitesse de conception de cette variante se situe entre 90 et 100 km/h; elle ne comprend aucun empiètement dans un plan d'eau ou un cours d'eau et celui dans les milieux humides est minimal. Elle est également plus économique, principalement en raison de la diminution des volumes de terrassement.

Entre deux et quatre variantes différentes ont été étudiées pour chaque segment du projet E. Elles respectent toutes une vitesse de conception de 90 km/h et devraient donc être à peu près équivalentes en termes de sécurité. Les caractéristiques discriminantes sont le coût, le volume de matériaux en surplus et l'impact environnemental.

Constat relatif à l'analyse de variantes des projets D et E

L'équipe d'analyse constate qu'en dépit des contraintes budgétaires, le MTMDET a fait des efforts appréciables pour améliorer la sécurité de la route entre les centrales hydroélectriques de Manic-2 et de Manic-5 tout en minimisant son impact environnemental.

3.4 Choix des enjeux

Les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- l'utilisation du territoire;

- l'impact financier pour les commerçants du boulevard Comeau;
- les cours d'eau et l'habitat du poisson;
- les milieux humides.

3.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus

3.5.1 L'utilisation du territoire

La route 389 est le plus important lien routier donnant accès au territoire des MRC Manicouagan et Caniapiscau. Elle a été construite au fil des ans par les industries qui se sont développées dans son voisinage et elle est encore aujourd'hui essentielle à la poursuite de leurs activités. Au sud de la centrale Manic-2, la route de contournement qui relie la centrale à la route 138, à l'ouest de la rivière Manicouagan, constitue une deuxième option pour les usagers du territoire. Cependant, au-delà de la centrale Manic-2, seule la route 389 demeure. Il s'agit également du seul lien routier donnant accès à la ville de Fermont. Les autres options de transport étant le train et l'avion. D'après un exercice de comptage effectué en 2012, environ 1 380 véhicules franchissent chaque jour l'intersection qui relie la route 389 à la route 138. De ce nombre, 280 véhicules proviennent ou se dirigent vers la ville de Fermont.

Les utilisateurs

L'industrie minière

La route 389 est utilisée par l'industrie minière qui est bien implantée dans le secteur de la ville de Fermont. Deux mines de fer y sont présentement en exploitation, elles sont situées au Mont Wright et à Fire Lake. Une troisième mine de fer, située au lac Bloom est présentement inactive, cependant, la société qui l'exploite se dit prête à redémarrer ses activités lorsque les conditions du marché seront propices. Ces mines à ciel ouvert sont parmi les plus vastes au Canada. Au sud du réservoir Manicouagan, aucune mine n'est en activité. Cependant, plusieurs sites présentent un certain potentiel minier. Plusieurs activités d'exploration et de mise en valeur autour de gisements importants sont en cours sur l'ensemble du territoire non organisé (TNO) de Rivière-aux-Outardes. Les secteurs suivants pourraient être intéressants : Manic-3, Manic-5, l'île René-Levasseur et le lac de la Blache.

Au sud-ouest du réservoir Manicouagan, la compagnie Mason Graphite inc. projette d'exploiter une mine de graphite au lac Guéret. La compagnie a déposé une étude d'impact auprès du MDDELCC afin d'obtenir les autorisations nécessaires à la construction d'un concentrateur dans le parc industriel Jean-Noël-Tessier de la ville de Baie-Comeau. Le site de construction choisi est adjacent au nouveau segment de la route 389. Advenant la réalisation du projet, Mason Graphite inc. prévoit expédier le minerai du lac Guéret jusqu'à son concentrateur, par camion, via la route 389. Selon les estimations initiales, lorsque la mine sera en opération, entre quatorze et seize camions feront l'aller-retour quotidiennement sur la route 389.

Finalement, plusieurs baux miniers d'exploitation de surface sont actifs à l'intérieur de la zone d'étude du projet d'amélioration de la route 389. Il s'agit généralement d'exploitation de sable, de gravier ou encore de pierres concassées. Ils sont exploités par le MTMDET ou encore par diverses entreprises privées.

L'industrie forestière

Le territoire forestier de la zone d'étude est contenu à l'intérieur des limites de l'unité d'aménagement forestier (UAF) 093-51 qui relève de l'unité de gestion Manicouagan-Outardes du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP). Il est exploité principalement par les bénéficiaires de contrat d'aménagement et d'approvisionnement forestier et de contrat d'aménagement forestier. Au total, le volume annuel de bois récolté dans l'UAF 093-51 et transporté sur la route 389 par les compagnies forestières varie entre 250 000 et 1 500 000 m³. Ce bois permet d'approvisionner l'usine de pâtes et papiers de Produits forestiers Résolu de Baie-Comeau et des usines de sciage. Certaines de ces entreprises ont réduit leurs activités ou fermé leurs portes pour une durée limitée en raison de la crise forestière qui perdure depuis quelques années. Produits forestiers Résolu travaille activement pour transformer sa production afin de maintenir ses activités.

Plusieurs forêts d'expérimentation réservées exclusivement à des fins de recherche et d'expérimentation longent la route 389. On en trouve six dans la zone d'étude, une à Micoua (km 91), une au Lac Bujold (km 104) et les suivantes sont aux km 80, 118 (côté est), 122 et 180 (côté ouest). Les forêts d'expérimentation sont principalement utilisées pour les besoins du MFFP.

Un centre d'études et de recherche longe la route 389 entre les km 36 et 42. Ce centre a obtenu, du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles le statut de forêt d'enseignement. Elle est gérée par le Cégep de Baie-Comeau et elle est à l'usage exclusif des élèves de ce dernier. On y retrouve un centre de formation, une maison en bois rond, deux dortoirs et un bloc sanitaire. Il est ouvert à l'année.

L'industrie énergétique

La route 389 permet d'accéder aux différentes centrales hydroélectriques construites le long des rivières Manicouagan et aux-Outardes. Hydro-Québec en exploite sept aux abords de la route 389, soit Manic-2, Manic-3, Manic-5, Manic-5 PA, Outardes-3, Outardes-4 et Hart-Jaune. Afin d'accommoder les travailleurs, une certaine offre de service s'est développée sur la route 389 à proximité des centrales. Tout près de la centrale Manic-2, il y a un restaurant qui offre de l'hébergement permanent aux camionneurs, un motel et un terrain de camping. Dans le secteur du poste Micoua, il y a quelques bâtiments commerciaux ou de service, une auberge et un motel. Il y a également un relais qui offre des services de restauration, une station-service et de l'hébergement. Quelques résidences unifamiliales isolées, ont été permises par le règlement de zonage dans les zones commerciales comme celles du secteur de Manic-2 et celle du poste Micoua.

La villégiature et le tourisme

La route 389 bénéficie également au tourisme dans la région en donnant accès aux monts Groulx et à des sites de prédilection pour la chasse, la pêche et la villégiature. La Zec Varin longe le flanc ouest de la route 389 entre les km 33 et 85. Quatre pourvoiries sont accessibles via des chemins qui rejoignent la route 389. L'Orignal, l'Ours noir et l'Omble de fontaine sont des espèces très prisées sur ce territoire.

En 2012, le TNO de Rivière-aux-Outardes comptait 2 500 baux de villégiature, ce nombre correspond à 37 % de l'ensemble des baux présents sur la Côte-Nord. Au sud de Manic-2, une

vingtaine de bâtiments résidentiels ou de villégiatures sont accessibles via de petites routes donnant accès aux lacs Couillard, Denise et Frigon. Au nord de Manic-2, la plus forte concentration de baux se retrouve au lac Donlon, mais il y en a également à plusieurs autres sites dont les lacs Brûlé, Vallant et Alice, anciennement le village Micoua. Certains villégiateurs demeurent au lac Donlon de façon permanente. Au Nord de la centrale Manic-3, les baux de villégiature se retrouvent surtout autour des lacs Gaillard et Parenthèses. Le Motel de l'Énergie, localisé entre les km 210 et 211, est un centre d'hébergement pouvant accueillir la clientèle récréotouristique qui fréquente la région. On y offre 42 chambres de même qu'un restaurant, un dépanneur, un poste de distribution d'essence et de diesel et une cabine téléphonique. Les principales activités pratiquées par les villégiateurs sont la motoneige, la chasse, la pêche et le canoë-kayak.

Les autres attraits touristiques de la zone d'étude sont le centre d'études et de recherche Manicouagan (CERM), les centrales hydroélectriques et le barrage Daniel-Johnson. Plus de 20 000 visiteurs se rendent annuellement au complexe hydroélectrique Manic-2 où des visites guidées sont offertes à l'année. Un belvédère est également aménagé en bordure de la route 389 pour offrir aux visiteurs une vue sur les installations. Le barrage Daniel-Johnson est une attraction touristique régionale d'importance. Un centre d'information s'y trouve, à environ 1 km de l'extrémité nord du projet.

Deux sentiers de motoneige et de véhicule tout-terrain traversent la zone d'étude au sud de la centrale Manic-2. Le premier est parallèle à la route 138, il croise le tracé de la route 389 une seule fois. Le second monte vers le nord depuis la route 138 et croise le tracé à quelques endroits. Au nord de Manic-2, aucun sentier officiel de motoneige ou de moto quad ne croise la route 389, puisque ce n'est pas permis par la loi. Cependant, plusieurs amateurs de véhicules tout-terrains qui empruntent d'anciens chemins forestiers peuvent longer, pour quelques kilomètres, des sections de la route 389.

La communauté innue de Pessamit

La route 389 est utilisée par les membres de la communauté innue de Pessamit qui désirent accéder à des corridors de trappe, à des camps ou à des lieux qu'ils valorisent. Six lots de piégeage compris dans la réserve à castor de Bersimis sont directement touchés par le projet. À l'intérieur de l'unité de gestion des animaux à fourrure 56, le piégeage est le droit exclusif des autochtones, mais la chasse et la pêche sont permises à tous. D'autres lots sont accessibles via des chemins forestiers reliés à la route 389, mais ils ne sont pas affectés directement par le projet. À la hauteur du km 124,5, un campement autochtone permanent est situé entre la route 389 et le lac Kapimitikama. Deux sentiers de piégeage autochtones croisent la route 389, le premier à la hauteur du km 142 et le second entre les km 148 et 150. Pour se rendre à leur territoire, les autochtones utilisent la route 389 et une fois sur place, ils pénètrent dans le territoire avec des raquettes, des canots ou des motoneiges. Il n'y a pas de site sensible, comme un site patrimonial dans la zone d'étude.

Les impacts et les mesures d'atténuation

Le maintien de la circulation sur la route 389 et sur les chemins d'accès

Les travaux de construction vont perturber la circulation sur la route 389 de différentes manières : le trafic des véhicules de chantier et de machinerie lourde va augmenter; la circulation sera parfois ralentie, voire interrompue temporairement lors des travaux de dynamitage et des matières

résiduelles pourraient se retrouver accidentellement en bordure des chemins. Il en résultera une diminution temporaire de la capacité de transport des différents utilisateurs de la route 389 et de la vitesse de déplacement des travailleurs. À terme, lorsque les travaux de reconstruction seront terminés, la capacité de transport et la vitesse de déplacement seront augmentées. Ce fort impact positif fait d'ailleurs partie de la raison d'être du projet.

Certaines intersections entre la route 389 et les chemins d'accès à des sites de villégiature ou les chemins forestiers seront modifiés. Plusieurs places de stationnements seront également affectées. L'emprise de la nouvelle route 389 s'éloigne du stationnement du CERM qui est largement utilisé par les étudiants ainsi que de celui du motel de l'Énergie. La nouvelle emprise empiète sur le stationnement principal de la Zec Varin ainsi que sur de nombreux stationnements en bordure de route qui sont utilisés pour accéder à des miradors.

L'initiateur s'est engagé à maintenir la circulation sur la route 389 et, lorsque possible, sur les chemins forestiers, les chemins d'accès et les stationnements qui la bordent pendant la période des travaux. D'ailleurs, le nouveau tracé entre Baie-Comeau et la centrale de Manic-2 a été choisi de façon à permettre la circulation sur la majorité du tracé existant sans interaction avec le chantier de construction. Le cahier des charges et devis généraux (CCDG) du MTMDET encadre les conditions de maintien de la circulation sur une route en travaux ainsi que le maintien des accès aux propriétés riveraines et aux chemins forestiers. Les obligations de l'initiateur quant à la signalisation du chantier y sont également détaillées. En cas de besoin, il pourrait rendre disponible des aires de stationnement alternatives pendant les travaux. À la fin, les différents accès qui auront été touchés par les travaux devront avoir été remis dans un état approprié.

L'initiateur s'est engagé à mettre en place un plan de gestion de la circulation. Les différents utilisateurs seront maintenus informés de l'évolution des travaux, notamment lorsque des fermetures temporaires du réseau et des travaux de dynamitage devront être réalisés. Une signalisation adéquate sera utilisée afin d'informer et d'orienter les utilisateurs et tous les débris, rebuts ou autres seront enlevés.

Les anciens quatre premiers kilomètres de la route 389 seront maintenus. Ils seront cédés à la Ville de Baie-Comeau qui en assurera l'entretien. Les utilisateurs auront donc le choix de continuer à utiliser l'ancien accès de la route 389 à leur convenance. Cette situation pourrait être particulièrement intéressante pour les usagers provenant de l'est de la ville de Baie-Comeau et les employés d'Hydro-Québec qui transitent entre les bureaux situés sur la route 138 en face de l'intersection actuelle et les centrales hydroélectriques.

L'acquisition de terrains

La quasi-totalité des superficies qui seront nécessaires à la reconstruction de la route 389 sont des terres du domaine de l'état dont la gestion est assurée par le MFFP. Dans ce contexte, aucune acquisition n'est nécessaire, les nouvelles superficies requises et les anciennes superficies abandonnées font l'objet d'un transfert de gestion entre le MTMDET et le MFFP.

Les seules superficies qui seront acquises sont situées dans le secteur de l'avenue du Labrador ainsi qu'au camping Manic-2. Au croisement de la route 138, 8,3 ha de terrains seront acquis de la Société d'expansion de la ville de Baie-Comeau. La superficie du terrain de camping qui sera acquise est estimée à 0,0246 ha, ce qui correspond à environ 0,01 % de sa superficie totale. L'initiateur prévoit faire ces acquisitions par des ententes de gré à gré, selon la Loi sur

l'expropriation. Le chemin d'accès au camping sera aménagé par l'initiateur de façon à assurer un raccordement adéquat avec le nouveau tracé de la route 389.

L'empiètement sur des superficies déjà utilisées

En territoire public, la nouvelle emprise de la route 389 empiétera sur des sentiers de motoneige et de VTT, sur des emprises d'infrastructures d'utilité publique, sur certains titres miniers et sur des terrains sous contrat d'aménagement et d'approvisionnement forestier. Certains espaces commerciaux ou industriels pourraient être empiétés temporairement et même évacués lors des travaux de dynamitage. Les services d'utilité publique tels que l'électricité, le téléphone et le signal Internet pourraient être interrompus à l'occasion. Il pourrait aussi y avoir empiètement sur un bloc expérimental de forêt du MFFP qui s'étend sur une distance d'environ 500 m, dans le secteur du km 189.

Afin de minimiser ces impacts, l'initiateur contactera les regroupements de motoneigistes et de VTT afin d'établir avec eux les tracés des sections du réseau de pistes qui devront être modifiés et il s'assurera que leurs activités seront maintenues pendant la période des travaux. Une signalisation adéquate sera mise en place afin d'informer et d'orienter les utilisateurs des sentiers. Tous les débris qui pourraient se retrouver dans les sentiers seront enlevés. L'empiètement sur les superficies déjà occupées sera négocié avec les gestionnaires concernés. Les utilisateurs de services publics seront informés de l'évolution des travaux et des éventuelles interruptions de service.

Les impacts sur la villégiature

Pendant les travaux de construction, les activités de villégiature seront perturbées par le bruit, la poussière et les vibrations. Le MTMDET a caractérisé le climat sonore de la zone d'étude au sud de la centrale Manic-2 selon une méthodologie qui a été jugée recevable par le MDDELCC. Pour tous les points de mesure situés dans des zones sensibles, la mesure Leq_{24h} est inférieure à 55 dB(A). Les villégiateurs de la zone d'étude profitent d'un climat sonore très calme. L'initiateur n'a effectué aucune mesure du climat sonore au nord du km 22, mais il déclare dans ses études d'impact que le climat sonore y est faible. Étant donné qu'on retrouve très peu de zones sensibles au bruit au-delà de la centrale de Manic-2 et que l'initiateur reconnaît d'emblée que le climat sonore y est faible, l'équipe d'analyse n'a pas jugé nécessaire d'exiger de telles mesures.

Le MTMDET s'est engagé à respecter une série de mesures d'atténuation qui permettront de réduire le bruit, la poussière et les vibrations pendant les travaux de construction. La machinerie sera maintenue en bon état de fonctionnement. Les sources de bruit fixes telles les génératrices et les compresseurs seront localisées à l'écart des zones sensibles au bruit. Des panneaux limiteront la vitesse sur le chantier. Des restrictions seront imposées pour la circulation des véhicules associés aux travaux de nuit. Les matériaux susceptibles de générer des poussières et d'autres nuisances durant leur transport ou leur entreposage seront recouverts. Tel que prévu dans le CCDG, de l'eau ou de l'abat-poussière sera appliqué dans les secteurs potentiellement problématiques lorsque les conditions météorologiques favoriseront la mise en suspension de poussière dans l'air.

L'initiateur a prévu la gestion du bruit à proximité des zones sensibles dans son programme de surveillance environnementale pour la section de son projet située au sud de la centrale Manic-2. Il a pris l'engagement de recevoir, traiter et corriger, si requis après analyse, toute plainte reçue concernant les émissions sonores générées par le nouveau tracé. En réponse à une question

du MDDELCC, il s'est aussi engagé à indiquer dans les devis, les limites sonores et autres exigences de la ligne directrice à respecter lors des travaux à proximité des zones résidentielles. Aucune gestion particulière relative au bruit en construction n'est prévue aux programmes de surveillance environnementale des projets D et E.

Constat relatif aux impacts sur la tranquillité des villégiateurs

L'équipe d'analyse constate que la zone d'étude des trois projets jouit d'un climat sonore très calme propice aux activités de villégiature. Cette tranquillité pourrait être affectée par les impacts d'un chantier de construction. Cependant, la route 389 est située en territoire forestier et les sites de villégiatures sont regroupés autour des lacs. Il y a donc très peu de zones réellement sensibles.

Étant donné que l'initiateur a pris une série d'engagements qui permettront de réduire le bruit, la poussière et les vibrations de son chantier de construction, l'équipe d'analyse considère que ces impacts sont acceptables. Cependant, afin de favoriser la bonne entente entre les villégiateurs et l'initiateur, l'équipe d'analyse recommande d'ajouter aux décrets d'autorisation des trois projets d'amélioration de la route 389 une condition imposant la gestion des plaintes en construction.

Une fois les travaux terminés, l'initiateur prévoit que le climat sonore associé à la circulation sur la route 389 diminuera pour 26 des 27 chalets situés dans les zones sensibles situées au sud de la centrale Manic-2. Ceci s'explique par le fait que la route s'éloignera généralement des chalets. Il ne devrait pas y avoir de modification du climat sonore à la hauteur du camping Manic-2, ni à celle de la pourvoirie Expédition Arc-en-ciel, car à ces endroits, la route 389 demeurera dans son emprise actuelle. La route s'éloigne des zones de villégiature de la Zec Varin et du Motel de l'Énergie. L'initiateur n'effectuera pas de suivi du climat sonore pendant l'exploitation de la nouvelle route 389, cependant, il s'est engagé à recevoir, traiter et corriger, si requis après analyse, toute plainte reçue concernant les émissions sonores générées par le nouveau tracé.

La perturbation des activités récréatives

Les activités de pêche dans certains cours d'eau pourraient être affectées par des travaux d'installation de ponceaux ou de réaménagement de cours d'eau. La chasse sera perturbée par le bruit, les vibrations et la perte de couvert forestier. L'accès à certains secteurs sera interdit temporairement lors des travaux de dynamitage. La circulation dans les sentiers pourrait être bloquée temporairement lors de leur relocalisation ou lors des travaux de dynamitage.

Afin de limiter ces impacts, l'initiateur invitera les gestionnaires des territoires fauniques structurés à participer à la planification des mesures d'atténuation sur leur territoire respectif. Ils seront notamment consultés lors de la planification des arrêts temporaires de la circulation et invités à diffuser à leurs usagers les renseignements relatifs au calendrier des travaux. Une fois les travaux terminés, les pêcheurs pourront retrouver leurs anciens lieux de pêche puisque l'initiateur s'est engagé à assurer la libre circulation des poissons dans les cours d'eau identifiés comme étant des habitats du poisson.

La route 389 n'est pas une voie prisée par les cyclistes. Ceci peut s'expliquer en partie par sa configuration peu avenante pour les cyclistes et par le grand nombre de véhicules lourds ou hors-norme qui y circule. Pour le MTMDET, l'aménagement d'une voie cyclable sur une route

nationale telle la 389, particulièrement en dehors des périmètres urbains, n'est pas recommandé pour la sécurité des cyclistes. Ceci dit, la configuration retenue pour le projet de la route 389 prévoit des accotements pavés sur une largeur de 1,0 m. Cet aménagement, combiné à une meilleure visibilité et à l'adoucissement des courbes améliora grandement la sécurité des cyclistes qui pourraient y circuler. Le MTMDET s'est dit ouvert à considérer l'élargissement de ces accotements jusqu'à 1,5 m pour les quatre premiers kilomètres de la route 389 afin de favoriser la sécurité de cyclistes qui désirent se rendre au travail à vélo dans ce secteur. Cette solution pourrait être considérée si la route est intégrée à un plan de développement du réseau cyclable élaboré par le milieu. Selon notre compréhension, ce n'est pas le cas en ce moment.

Constat relatif à l'utilisation du territoire

Les différents utilisateurs du territoire desservi par la route 389 subiront les impacts du chantier de construction de la route 389. Cependant, l'initiateur a bien ciblé ces impacts et il a pris plusieurs engagements visant à les minimiser. Les impacts du chantier de construction seront localisés et temporaires. Une fois les travaux terminés, les utilisateurs de la route 389 profiteront d'un lien routier plus efficace et plus sécuritaire. L'équipe d'analyse considère l'impact des trois projets du programme d'amélioration de la route 389 sur l'utilisation du territoire acceptable.

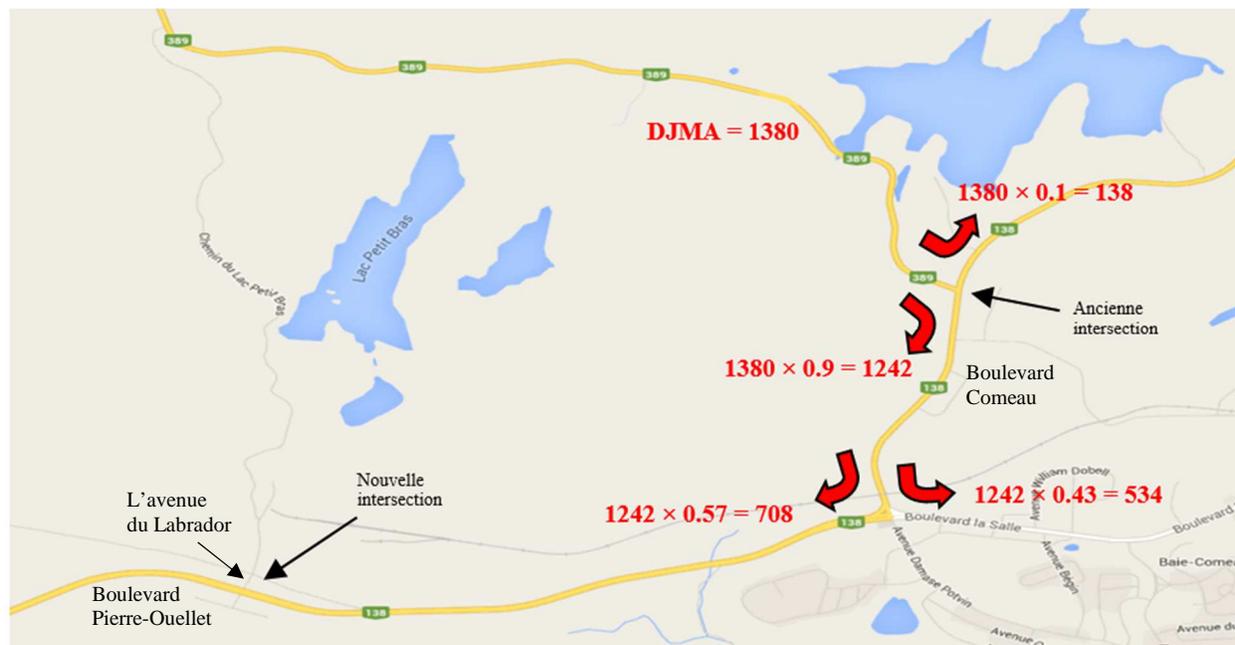
3.5.2 L'impact financier pour les commerçants du boulevard Comeau

La variante sélectionnée par l'initiateur pour les quatre premiers kilomètres de la route 389 implique une relocalisation de son raccordement avec la route 138. Tel qu'on peut le voir sur la figure 5, l'intersection actuelle se trouve à l'est de la ville de Baie-Comeau, dans un secteur où la route 138 porte le nom de boulevard Comeau. La nouvelle localisation choisie par l'initiateur est située 4,7 km plus à l'ouest, toujours sur la route 138 sur le boulevard Pierre-Ouellet. À cet endroit, la route 138 croise l'avenue du Labrador qui donne accès au parc industriel Jean-Noël-Tessier.

Plusieurs commerçants dont les entreprises ont pignon sur rue à l'est du boulevard Pierre-Ouellet craignent que cette relocalisation n'entraîne une baisse de visibilité et d'achalandage pour leurs commerces. Certains d'entre eux ont d'ailleurs déposé une demande d'audience publique sur la base de cette crainte. Ces commerçants ont précisé qu'ils ne s'opposent pas au projet dans son ensemble, et que leurs préoccupations concernent uniquement la relocalisation des quatre premiers kilomètres.

L'initiateur a fourni une note technique dans laquelle il analyse l'impact économique appréhendé pour les commerces du boulevard Comeau. Cette analyse se base sur une enquête origine-destination menée en 2011 sur la route 389 et une analyse de la sensibilité commerciale aux scénarios (variantes étudiées dans le cadre du projet B) réalisée en 2013. La figure 5 illustre les résultats du comptage réalisé lors de l'enquête. L'initiateur en conclut que 708 des 1 380 véhicules qui circulent sur la route 389 chaque jour utiliseraient vraisemblablement la nouvelle intersection. Ce nombre représente 8,3 % des 8 500 véhicules qui circulent quotidiennement sur le boulevard Comeau.

FIGURE 5 : DJMA OBSERVÉS À L'INTERSECTION DE LA ROUTE 389 AVEC LA ROUTE 138 ET À CELLE DE LA ROUTE 138 AVEC LE BOULEVARD LASALLE.



Source : Adapté de Google map et des chiffres contenus dans le Complément d'information sur l'impact de la relocalisation de l'intersection des routes 389 et 138 sur l'achalandage commercial du boulevard Comeau, avril 2015.

La principale conclusion de la note technique est que l'achalandage du boulevard Comeau pourrait diminuer d'environ 8,3 % ce qui correspondrait à une baisse estimée de l'achalandage commercial de 2 % pour les commerces situés sur ledit tronçon. Ce ne sont pas tous les commerces qui seraient affectés. La majorité d'entre eux sont voués à des achats de type réfléchis et ils s'adressent à une clientèle régionale. Ces derniers devraient donc conserver leur clientèle même s'ils subissent une baisse de visibilité. Les commerces les plus vulnérables sont ceux s'adressant spécifiquement à une clientèle de passage comme les stations-services, les restaurants et les motels. Quatre commerces de ce type sont présents sur le boulevard Comeau, dont deux stations-services. Ces dernières conserveront vraisemblablement leur clientèle employée par Hydro-Québec, car leurs locaux sont situés directement devant l'intersection actuelle de la route 389. Les véhicules des employés d'Hydro-Québec représentent entre 8 % et 15 % du débit observé au km 0 de la route 389. Il est également possible que ces deux stations-service conservent leur clientèle associée à des compagnies qui signent des ententes commerciales pour leur approvisionnement en essence.

Les statistiques utilisées par l'initiateur dans la note technique citée ci-dessus sont contestées par les commerçants du boulevard Comeau. Dans le mémoire qu'ils ont déposé au cours de l'audience publique du projet, les commerçants ont dit craindre une diminution de leur chiffre d'affaires de l'ordre de 10 %, voire plus pour certains commerces. Ils anticipent une baisse de leur marge de profit, des pertes d'emplois et une diminution de la valeur du parc immobilier du secteur est de la ville.

Idéalement, les commerçants voudraient que les quatre premiers kilomètres de la route 389 demeurent à leur emplacement actuel. En cas de refus, ils demandent l'adoption d'une série de

mesures qui, selon eux, permettraient de diminuer les impacts de la relocalisation de l'intersection sur leurs commerces. Ils demandent, entre autres, à ce que les commerçants affectés par le projet puissent être consultés sur la configuration de l'intersection qui connectera l'ancien et le nouveau tronçon de la route 389 et sur les possibilités d'installer de la publicité pour leurs commerces en bordure de la route. Cette suggestion a été reprise dans le rapport réalisé par le BAPE dans le cadre de son mandat. Les commerçants recommandent également la réalisation d'un suivi de l'impact économique du projet sur leurs commerces afin de bien documenter les répercussions de ce projet.

En réponse aux recommandations du BAPE, le MTMDET s'est dit d'accord pour mettre sur pied une table de travail et de concertation afin d'identifier des mesures d'atténuation répondant aux besoins de tous, notamment celles en matière d'affichage, dans le respect des normes en vigueur au MTMDET. Cependant, seule la Chambre de commerce de Manicouagan serait invitée à y participer.

Le MTMDET prendra en considération les demandes des commerçants du boulevard Comeau, au sujet de la géométrie de l'intersection, afin de faciliter l'accès à l'ancien tronçon. Cependant, il précise que l'intersection devra être conçue dans l'objectif d'assurer la sécurité des usagers de la route et son uniformité avec les autres intersections du même type présentes sur le réseau routier provincial, dans le respect des normes en vigueur. L'analyse effectuée par le MTMDET pourra être présentée à la table de travail qui sera mise en place.

Constat relatif à l'impact financier pour les commerçants

L'équipe d'analyse constate que le MTMDET est prêt à considérer de nouvelles mesures d'atténuation répondant aux besoins de tous, notamment celles en matière d'affichage. Cependant, nous considérons que les commerçants sont les mieux placés pour identifier leurs besoins et proposer des pistes de solutions. Nous proposons donc d'ajouter une condition au décret afin d'obliger l'initiateur à offrir aux commerçants directement affectés la possibilité de participer à cette table de travail, comme le suggère le BAPE.

Nous recommandons également l'élaboration d'un programme de suivi des répercussions du projet sur l'activité commerciale du boulevard Comeau, deux ans et cinq ans après l'ouverture du nouveau tronçon de 4 km, afin de documenter les répercussions de la relocalisation de l'intersection. Ce programme devra être déposé au MDDELCC lors de la demande visant l'obtention d'une autorisation prévue à l'article 22 de la LQE.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'avec ces conditions, les impacts de ce projet sur l'activité économique des commerces touchés devraient demeurer à un niveau acceptable.

3.5.3 Les cours d'eau et l'habitat du poisson

Description

Entre Baie-Comeau et Manic-2, les 22 premiers kilomètres de la variante privilégiée par l'initiateur sont situés à l'est de l'embouchure de la rivière Manicouagan, à la limite de partage des

eaux de plusieurs petits bassins-versants. À la hauteur du barrage de la centrale hydroélectrique de Manic-2, la route traverse du côté ouest de la rivière Manicouagan. De la centrale Manic-2 à celle de Manic-5, la route 389 longe la ligne de partage des eaux entre les bassins-versants des rivières Manicouagan et aux Outardes (*source* : <http://www.obvm.org>). Au barrage Daniel-Johnson, la route traverse à nouveau du côté est de la rivière Manicouagan avant de poursuivre sa route vers Fermont. Cinq barrages hydroélectriques sont construits le long de la rivière Manicouagan, entre le fleuve Saint-Laurent et le barrage Daniel-Johnson. Cette exploitation a modifié de façon irrémédiable le régime hydrologique de la rivière, mais ces aménagements semblent n'influencer que marginalement la qualité des eaux à l'embouchure (*Source* : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/bassinversant/bassins/manicouagan/index.htm#localisation>).

Entre Baie-Comeau et Manic-2

Entre les km 0 et 22, la route 389 passe à proximité de 32 cours d'eau et elle en traverse 22. Le plus important (R01) est d'une largeur de 4 m. Il croisera la nouvelle route 389 au chaînage 0+900. Ce ruisseau est la décharge du lac Petit Bras qui est située à proximité. Même si le croisement prévu est situé dans la nouvelle section de la route, ce cours d'eau est déjà traversé par un chemin et les ponceaux actuellement en place sont non-conformes aux bonnes pratiques d'aménagement de ponceaux. Le cours d'eau R04, d'une largeur de 2 m, se superpose au tracé de la route 389 sur une distance de plusieurs kilomètres, il sera donc très sensible aux travaux de construction. Au nord de la nouvelle section (km 4), la route passe principalement à la crête des principaux bassins-versants. Tous les autres cours d'eau font moins de 1 m de largeur.

Des 22 cours d'eau croisés par la route 389, 8 sont permanents et 14 sont intermittents. Les intermittents ne sont pas considérés comme des habitats du poisson par l'initiateur. Il mentionne qu'ils sont inaccessibles en raison de l'insuffisance d'eau et de l'omniprésence d'obstacles infranchissables. Les huit cours d'eau permanents et les quatre lacs situés très près de l'emprise de la route ont été caractérisés entre le 5 et le 10 septembre 2013 ainsi que le 18 novembre 2013. Ils ont fait l'objet d'une pêche exploratoire. Des quatre lacs en question, seul le lac Frigon possède un nom, il est d'une superficie de 27,45 ha. Les trois autres lacs sont de moins de 1 ha et ressemblent à des étangs stagnants. Aucun poisson n'a été pêché dans trois des huit cours d'eau permanents échantillonnés. L'initiateur explique que des obstacles naturels y empêchent la libre circulation du poisson. L'étude d'impact précise donc que seuls les quatre lacs et cinq des cours d'eau permanents (R01, R04, R07, R10 et R17) sont des habitats du poisson.

La route 389 actuelle comprend 63 ponceaux dans ce secteur. Les deux-tiers d'entre eux ont un diamètre qui ne répond pas aux normes. Selon les estimations initiales, l'initiateur prévoit installer environ 3 900 m linéaires de ponceaux circulaires et 44 ponceaux rectangulaires. La localisation exacte de ces derniers sera précisée lors du dépôt des demandes d'autorisation. Quelques-uns des ponceaux actuellement en place ne permettent pas au poisson de circuler librement. C'est le cas, notamment, des ponceaux des ruisseaux R13, R16 et R17.

Entre Manic-2 et Manic-3

Dans ce secteur, la route 389 passe à proximité de 105 cours d'eau et il en croise 64. Les cours d'eau observés sur le terrain varient entre de petits ruisseaux de montagne et des rivières importantes en fond de vallée. Les principaux cours d'eau sont les rivières Manicouagan, Georges-Tremblay, Varin, Vallant et Pagé. On observe également une diversité de lacs qui varient entre de petits lacs isolés bordés de tourbière et de grands lacs alimentés par des rivières

importantes. Les plus importants sont les lacs Donlon et Vallant ainsi que les réservoirs utilisés pour la production hydroélectrique de Manic-2 et de Manic-3 qui sont des vallées ennoyées.

La quasi-totalité (103) des cours d'eau a été caractérisée, 78 sont considérés comme des habitats du poisson dont 71 comme des habitats des salmonidés. Des pêches exploratoires ont été menées entre le 9 et le 19 juillet 2013 dans 21 cours d'eau. Seul le ruisseau Émond, localisé au km 85, à la limite nord de la Zec Varin, offre un habitat d'excellente qualité pour les salmonidés. Un pont est présent à cet endroit et il devra être reconstruit. Un ruisseau sans nom traversé par la route au chaînage 98+601 présente un bon habitat pour le poisson. La rivière Georges-Tremblay et ses élargissements, compris entre les km 34 et 39 offrent plusieurs habitats de bonne qualité. Cependant, cette rivière ne sera traversée qu'une seule fois, au chaînage 38+623 sur un site offrant un habitat qualifié de moyen. Selon l'étude d'impact, 26 sites de traversées devront assurer le libre passage du poisson.

Pour le projet D, l'initiateur prévoit le remplacement d'environ 122 ponceaux de drainage ou de traversée de cours d'eau. Deux ponts seront démolis, le premier sera remplacé par un ponceau et le second par un portique en béton armé.

Entre Manic-3 et Manic-5

On retrouve 74 cours d'eau à proximité du segment de la route 389 situé entre les centrales Manic-3 et Manic-5. De ce nombre, 69 croisent le tracé de la route. Il s'agit généralement de petits cours d'eau forestiers. Le cours d'eau le plus important, situé dans l'un des segments qui seront reconstruits, traverse la route 389 au chaînage 167+650. À cet endroit, un lac sans nom est relié à un cours d'eau plutôt large qui pourrait être considéré comme un rétrécissement de ce dernier. La route 389 traverse le cours d'eau à un endroit où il se divise en deux sur une courte distance. L'installation en place est constituée de deux ponceaux installés en parallèle à une distance d'environ 30 m l'un de l'autre. On retrouve aussi plusieurs lacs dont les principaux sont Des Îles, Kapimitikama, Gaillard, Desrochers et Parenthèses. Bien que dans la majorité des cas où la route actuelle passe près d'un lac, le nouveau tracé s'en éloignera, à la hauteur des km 140-141, la nouvelle route restera à moins de 25 m d'un lac.

Les sites de traversées de cours d'eau considérés comme des habitats potentiels pour le poisson par l'initiateur ont été caractérisés entre le 21 et le 30 août 2012 ou le 17 juillet 2013. À la suite de cette caractérisation, 24 sites de traversées de cours d'eau sont toujours considérés comme des habitats du poisson potentiels ou confirmés. Des pêches exploratoires ont été exécutées dans dix cours d'eau. Selon les caractéristiques des sites de traversées, le libre passage du poisson ne doit être assuré que pour six sites de traversées. La zone d'étude comprend également de nombreux étangs de castor, dont certains peuvent occasionner des risques d'inondation sur la route. Ces derniers font l'objet d'une attention particulière dans l'entretien de la route 389.

L'ichtyofaune

Les résultats de la pêche électrique semblent démontrer que l'Omble de fontaine est présent dans l'ensemble du bassin hydrographique. Sa présence est un indicateur de la qualité de l'habitat et de l'eau. Au sud de la centrale Manic-2, six autres espèces ont été pêchées dont l'Anguille d'Amérique qui est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Sa présence a été confirmée dans le ruisseau R01. Une seconde espèce susceptible d'être désignée fréquente la zone d'étude, mais n'a pas été pêchée. Il s'agit de l'Omble chevalier *oquassa*. La

population d’Ombles chevaliers d’eau douce est en difficulté dans le sud du Québec et on signale sa disparition dans plusieurs plans d’eau au cours du dernier siècle. Au sud de la centrale Manic-2, elle est potentiellement présente dans le lac Frigon. Au-delà de la centrale Manic-2, 21 espèces de poissons sont potentiellement présentes dans la zone d’étude. La seule espèce à statut confirmée est l’Ombles chevalier *oquassa*, mais l’Anguille d’Amérique pourrait être présente en raison de ses grandes capacités à franchir les obstacles jugés infranchissables pour tous les autres poissons. Sur les 284 individus pêchés entre Manic-2 et Manic-3, seuls onze Ombles de vase et un Méné de lac n’étaient pas des Ombles de fontaine. Entre les centrales Manic-3 et Manic-5, quatre espèces de poissons sont susceptibles de se retrouver dans les cours d’eau traversés par la route 389. Il s’agit de l’Ombles de fontaine, du Méné de lac, du Meunier rouge et du Meunier noir. Les pêches exploratoires ont confirmé la présence de l’Ombles de fontaine et du Méné de lac.

Les impacts en construction

Les travaux généralement associés aux chantiers de construction peuvent entraîner une modification temporaire ou permanente du patron de ruissellement des surfaces par la création d’ornières et la compaction des sols associés au passage répété des véhicules de chantier. Les travaux risquent également d’affecter temporairement la qualité des eaux de surface par la mise en suspension de sédiments ou par de la contamination. Cette dernière peut être de différentes natures : fuites d’hydrocarbures, matières organiques (acides humiques, azote, phosphore), nitrates ou azote ammoniacal provenant des explosifs utilisés lors des travaux de dynamitage. L’eau de ruissellement en provenance de terrains nouvellement déboisés se réchauffera plus rapidement, entraînant une augmentation possible de la température de l’eau. Dans tous les cas, la perturbation sera temporaire, mais pourrait affecter les processus biologiques des cours d’eau.

La faune aquatique peut subir des dérangements pendant les travaux en raison du bruit et des vibrations. La réalisation des travaux en période de montaison pourrait entraver la libre circulation du poisson vers des sites de fraie situés en amont, notamment pour l’Ombles de fontaine. Cette espèce quitte généralement les plans d’eau pour migrer vers les cours d’eau de tête jusqu’à la présence d’un obstacle infranchissable tel qu’une chute ou un barrage. Les frayères pourraient également subir une détérioration causée par l’apport de sédiments et de polluants dans le cours d’eau ou une perturbation des activités de fraie et d’alevinage.

Finalement, la qualité de l’habitat aquatique pourrait se dégrader par l’importation accidentelle d’espèces exotiques envahissantes (EEE) tel le roseau commun (*phragmites australis*).

Les impacts en exploitation

La reconstruction des ponceaux de la route 389 aura pour effet de permettre le libre passage du poisson à des sites où celui-ci n’était plus possible depuis la construction de la route, mais pourrait également ouvrir la voie, pour la première fois, à des espèces indésirables présentes dans la portion sud de la zone d’étude. Ces espèces indésirables sont essentiellement des cyprinidés comme la Perchaude. Actuellement, il semble qu’elles soient limitées à la portion inférieure de la rivière Le Petit Bras (R01) en aval d’une chute infranchissable et dans le lac Frigon.

Le principal impact de la route en exploitation sur le milieu aquatique sera l’empiètement permanent de la route sur l’habitat du poisson occasionné par l’installation de nouveaux ponceaux ou l’allongement de ponceaux existants. Les patrons de ruissellement de surface pourraient également être modifiés de façon permanente si, en raison de contraintes techniques, l’initiateur

se voit dans l'obligation de relocaliser certaines sections de cours d'eau afin d'aménager des sites de traversées sur des sols stables. Le curage des fossés peut représenter un apport supplémentaire de sédiments, car la route actuelle n'a parfois pas de fossé.

En ce qui concerne les autres impacts liés à l'utilisation d'une route, il y a lieu de croire qu'ils seront amoindris. L'amélioration de l'infrastructure devrait la rendre plus sécuritaire et contribuer à diminuer certains risques liés à son utilisation tel le déversement du contenu d'un camion ou une importante décharge de sédiments causée par un affaissement de terrain. Il est possible que la nouvelle route nécessite l'utilisation de moins grande quantité de sels de déglacage et que les nouveaux dispositifs de captage et de traitement des eaux de ruissellement (fossés et bassins de sédimentation), soient plus efficaces à gérer cette source de contamination.

Les mesures d'atténuation

La section 10.4 du CCDG prévoit une série de mesures visant à réduire les impacts négatifs des travaux de construction sur les sols et les plans d'eau. Les entrepreneurs sont tenus de disposer en tout temps de trousse de récupération des produits pétroliers pour intervenir rapidement en cas de déversement. Les chemins d'accès au chantier, les aires de stationnement et d'entreposage et les autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 m des lacs, cours d'eau et milieux humides. Il est interdit de rétrécir de façon permanente la largeur d'un cours d'eau de plus de 20 % mesurée à partir de la ligne naturelle des hautes eaux. Si l'entrepreneur n'est pas en mesure de respecter cette distance, des mesures de confinement seront exigées. Le CCDG encadre l'utilisation des bermes filtrantes, des trappes à sédiments et des bassins de rétention. Les passages à gué y sont en principe interdits, mais ils peuvent être autorisés sous certaines conditions. L'initiateur a pris l'engagement de prévenir le MDDELCC lors du dépôt des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE si l'aménagement de passage à gué s'avérait nécessaire.

Le MTMDET a également pris d'autres engagements afin de limiter les impacts de ses projets sur la qualité de l'eau. L'entretien, le ravitaillement et l'entreposage de la machinerie devront s'effectuer à au moins 60 m des lacs, des cours d'eau ou des milieux humides. La circulation de la machinerie sera interdite dans une bande de 20 m des cours d'eau et des plans d'eau en dehors des limites de terrassement. S'il est physiquement impossible de respecter cette distance, des mesures particulières de confinement devront être prises. Afin de prévenir la contamination de l'eau, l'initiateur s'est engagé à exiger l'utilisation d'huile biodégradable pour la machinerie devant effectuer des travaux dans ou au-dessus des cours d'eau, excluant les zones asséchées. L'initiateur s'est engagé à prévenir Urgence-Environnement si un accident pouvant perturber l'environnement se produit.

Afin de protéger la faune aquatique, les travaux dans les cours d'eau reconnus à titre d'habitat du poisson seront interdits durant la période de fraie de l'Omble de fontaine qui s'étend entre le 1^{er} septembre et le 1^{er} juin. De plus, l'initiateur s'est engagé à respecter la *Fiche technique sur la protection de l'habitat du poisson – Les ponts et les ponceaux* de la Société de la Faune et des Parcs (mise à jour en mars 2003) et à intégrer les mesures d'atténuation proposées aux plans et devis lors de la conception. La libre circulation des poissons sera maintenue en évitant la création d'obstacles ou de seuils dans les cours d'eau. Si l'utilisation de batardeaux est requise, les poissons emprisonnés seront capturés et transférés en eau libre. S'il advient que les dates de restriction pour les travaux en eau ou les mesures comprises à la fiche technique du MFFP ne peuvent pas être

respectées, l'initiateur identifiera, en consultation avec le MDDELCC et le MFFP, les méthodes de travail et les mesures d'atténuation particulières à mettre en place. Ces renseignements seront transmis lors du dépôt des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Le cours d'eau R01 abrite à la fois de l'Omble de fontaine et de l'Anguille d'Amérique. La présence de ces deux espèces oblige l'initiateur à respecter deux périodes de restriction pour les travaux en eau. La première s'étend du 1^{er} septembre au 1^{er} juin et veille à protéger l'Omble de fontaine pendant la fraie. La seconde couvre la période allant du 1^{er} juin au 15 octobre et doit permettre à l'Anguille d'Amérique d'assurer sa migration. Ces restrictions ne laissent aucune fenêtre pour construire le ponceau du ruisseau R01. Afin de limiter les impacts des travaux sur ces deux espèces, l'initiateur construira un canal de dérivation qui permettra la libre circulation des poissons pendant les travaux. Des cyprinidés sont présents dans la portion inférieure de la rivière R01 et dans le lac Frigon. L'initiateur est conscient que les travaux qu'il prévoit effectuer pourraient permettre à ces espèces indésirables d'envahir de nouveaux cours d'eau. Il s'est donc engagé à tenir compte de cet aspect avant d'assurer la libre circulation des poissons dans des endroits où les infrastructures actuelles ne le permettent pas. Lors de l'étape de la conception du canal de dérivation du cours d'eau R01, l'initiateur s'assurera de conserver ou de maintenir les obstacles bloquant le passage des espèces de poissons indésirables confinées dans la portion inférieure du bassin du cours d'eau.

La compensation

Malgré tous ces engagements et les efforts d'optimisation de l'initiateur, les travaux de reconstruction de la route 389 entraîneront un empiètement dans l'habitat du poisson. Afin que le bilan de l'impact du projet sur l'habitat du poisson soit globalement neutre à terme, l'initiateur s'est engagé à respecter les Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (4^e édition, 2015) du MFFP et à compenser les superficies empiétées. Cette compensation pourrait comprendre de la restauration de milieux dégradés, de l'amélioration des caractéristiques d'un habitat existant ou de la création de nouvel habitat. L'initiateur s'est engagé à transmettre à chaque nouvelle demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE :

- un tableau descriptif des sites de construction des traverses de cours d'eau incluant le calcul des superficies affectées. La méthodologie employée à cet effet devra avoir été pré-approuvée par le MFFP;
- les programmes de compensation prévus ainsi que les programmes de suivis;
- un bilan à jour des superficies d'habitat du poisson affectées et compensées.

Il est à noter que ces bilans seront globaux pour tout le programme d'amélioration de la route 389. En plus des superficies affectées par les projets B, D et E, ils incluront celles affectées par tous les travaux réalisés dans le cadre du programme d'amélioration de la route 389 depuis 2015 qui ont été autorisés en vertu de l'article 22 de la LQE ou par autorisation en vertu de l'article 128.7 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Ce regroupement donnera une marge de manœuvre à l'initiateur qui lui permettra de choisir les sites les plus pertinents et de réaliser des projets de compensation d'une plus grande valeur écologique. Il pourra, entre autres, réaliser des projets de restauration de cours d'eau ou de création d'habitat dans les sections de la route 389 qui

seront abandonnées et renaturalisées. Cet important gain environnemental a été obtenu grâce à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Le suivi

L'initiateur s'est engagé à assurer le suivi de ses aménagements sur une période de 24 mois après leur mise en place. Celui-ci comprendra une visite printanière pour vérifier le bon état des aménagements, la présence de poissons en amont des secteurs où des seuils existaient auparavant et une validation de l'utilisation des frayères.

Constat relatif aux cours d'eau et à l'habitat du poisson

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a pris les engagements d'usage afin de minimiser les impacts de ses projets sur la qualité de l'eau et l'habitat du poisson et de les rendre acceptables. Nous recommandons toutefois que les renseignements qui sont attendus dans le cadre des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE soient précisés dans une condition de décret. Le dépôt d'une caractérisation complète des sites de construction des traversées de cours d'eau permettra de confirmer la pertinence d'y assurer ou non le libre passage du poisson. Une condition de décret sur la compensation pour les pertes d'habitat du poisson s'avérerait nécessaire afin de préciser les objectifs visés par le programme de compensation.

L'équipe d'analyse recommande que l'obligation de compenser les superficies d'habitat du poisson affectées soit accompagnée d'une marge de manœuvre qui permettra à l'initiateur de profiter des meilleures opportunités de compensation qui se présenteront sur l'ensemble du territoire visé. Ainsi, l'initiateur pourra, au besoin, présenter, lors du dépôt des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, un bilan des superficies affectées et compensées déficitaire, à la condition que celui-ci n'excède pas 1 ha de superficie.

3.5.4 Les milieux humides

Description

Les milieux humides recouvrent environ 10 % du territoire de la région administrative de la Côte-Nord. La route 389 traverse donc un territoire parsemé de milieux humides. Bien que l'initiateur ait fait un effort d'évitement de ces milieux, leur empiètement est inévitable.

Afin de localiser les milieux humides de la zone d'étude, l'initiateur a procédé à leur inventaire par photo-interprétation suivie d'une validation au terrain. Bien que les méthodologies varient d'un projet à l'autre, elles ont toutes été jugées recevables par le MDDELCC. Les projets B, D et E traversent respectivement 56, 74 et 75 milieux humides. Ces nombres ne comprennent que les milieux susceptibles d'être affectés par les travaux. Les empiètements estimés à ce jour sont de 4,65 ha, 9,73 ha et 11,14 ha. En plus des trois études d'impact, l'initiateur a déposé un plan préliminaire de compensation pour la perte de milieux humides qui inclut une évaluation de l'impact global du programme d'amélioration de la route 389. Ce plan nous indique que l'empiètement total du programme, incluant ceux occasionnés par les travaux qui ne sont pas assujettis à la PÉEIE se chiffre à 35,73 ha pour le moment. Ce chiffre pourra varier à l'étape des

plans définitifs en raison des efforts d'optimisation de l'initiateur. À titre d'exemple, mentionnons que l'initiateur est parvenu à réduire de 0,24 ha son empiètement sur les milieux humides du premier 1,5 km de la route lors de l'élaboration de son tracé final.

La valeur écologique des milieux affectés a été évaluée selon des méthodologies variables d'un projet à l'autre. Cependant, ces approches sont similaires, elles s'inspirent de guides recommandées par le MDDELCC et elles ont été déclarées recevables. Les trois quarts des milieux humides caractérisés ont une valeur écologique moyenne ou élevée.

Entre Baie-Comeau et Manic-2, les milieux humides affectés sont composés à 70 % de marécages, mais au-delà de Manic-2, les tourbières dominent progressivement. Dans la zone d'étude du projet A (projet non assujéti à la PÉEIE qui est situé entre les km 478 et 564) les tourbières représentent 96 % des milieux humides affectés.

Les impacts

Outre la perte de superficie occasionnée par l'empiètement permanent, les travaux de construction peuvent dégrader la qualité des milieux humides de différentes façons. La circulation de la machinerie lourde peut entraîner une compaction des sols et de l'orniérage qui modifie le patron d'écoulement des eaux de surface et les conditions de drainage. La simple présence de la route peut aussi modifier cet écoulement. Les milieux humides peuvent également être contaminés par des déversements d'huile ou de produits pétroliers. La circulation de la machinerie augmente les risques de contamination des milieux humides par des EEE. Les milieux qui auront été privés temporairement d'une partie de leur végétation seront particulièrement à risque.

Pendant l'exploitation de la route, l'initiateur procédera à l'entretien de l'emprise en limitant la croissance des arbres, ceci induira un effet de bordure sur la végétation des milieux humides adjacents. L'utilisation des sels de déglçage peut modifier la salinité des fossés et ultimement affecter la composition de la végétation. Ceci dit, ce dernier impact pourrait être moindre que la situation actuelle une fois les travaux terminés, car l'initiateur prévoit utiliser moins de sels sur la nouvelle route qu'actuellement.

Les mesures d'atténuation

En premier lieu, l'initiateur a fait un effort d'évitement des milieux humides en incluant cet élément dans son analyse comparative des scénarios et, par la suite, en optimisant son tracé. En second lieu, il a pris des engagements visant à minimiser l'impact de son projet. À cette fin, l'initiateur conservera, dans la mesure du possible, la végétation herbacée et arbustive des milieux humides situés à l'intérieur de l'emprise. Il assurera également en tout temps le maintien des conditions de sol et de drainage des sections résiduelles des milieux humides touchés par les travaux et des milieux humides localisés à proximité des travaux. Plusieurs engagements pris par l'initiateur afin de protéger les cours d'eau s'appliquent également aux milieux humides. Ils ne seront pas répétés ici. Des mesures sont prévues afin d'éviter l'envahissement des milieux humides par des EEE. Elles sont décrites dans la section du rapport concernant les impacts sur la végétation.

Une série de mesures d'atténuation supplémentaires a été présentée à l'initiateur qui a accepté de la considérer. Les mesures pertinentes applicables seront inscrites dans les demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Ces mesures concernent le déboisement sur sol gelé, l'utilisation d'une machinerie adaptée aux sols à faible portance, une réévaluation de la

pertinence d'aménager des fossés lorsque ces derniers risquent de drainer des milieux humides et l'étanchéisation des milieux humides résiduels isolés.

La compensation

Malgré les efforts consentis par l'initiateur, un impact résiduel demeurera. Le MTMDET s'est engagé à compenser non seulement l'impact résiduel des projets B, D et E, mais aussi celui de tous les travaux réalisés dans le cadre de son programme d'amélioration de la route 389. Cet engagement est un important gain environnemental obtenu grâce à la PÉEIE. À l'instar de la compensation pour la perte d'habitat du poisson, le regroupement des projets de compensation pour la perte de milieux humides donnera à l'initiateur une marge de manœuvre qui lui permettra de choisir les projets de compensation les plus pertinents et ayant le plus fort potentiel en termes de gain en valeur écologique. Conformément à la demande de la Direction de l'écologie et de la biodiversité du MDDELCC, un plan d'atténuation et de compensation des milieux humides a été déposé par l'initiateur au cours de l'analyse environnementale du projet. Il a été jugé incomplet, principalement parce qu'il ne contient pas de proposition concrète de projet de compensation. L'initiateur s'est donc engagé à déposer des versions à jour de ce plan lors des demandes d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE.

Constat relatif aux milieux humides

L'équipe d'analyse constate la prise en compte des milieux humides respecte les exigences du MDDELCC. Nous recommandons toutefois que la mise à jour du plan d'atténuation et de compensation des milieux humides, qui est attendue dans le cadre des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, soit encadrée par une condition de décret. Ceci permettra aux autorités de préciser les objectifs visés par le programme de compensation.

3.6 Autres considérations

3.6.1 La végétation

Description

Les inventaires floristiques se basent tous sur les données de cartes écoforestières. Les travaux de terrain pour les projets B, D et E ont été réalisés respectivement du 27 au 29 août 2013, du 9 au 19 juillet 2013 et à l'été 2012.

Toute la route 389 au sud de Manic-5 est située dans la forêt boréale continue. Elle traverse deux domaines bioclimatiques. Le sud de la route est situé dans le domaine de la sapinière à bouleau blanc. Le paysage forestier y est dominé par des peuplements de sapins baumiers et d'épinettes blanches, mélangées à des bouleaux à papier. La portion nord de la route est occupée par le domaine de la pessière noire à mousses. Les paysages forestiers y sont assez uniformes, le couvert forestier est nettement dominé par l'épinette noire, parfois associée au sapin baumier.

Les peuplements forestiers mixtes, résineux et feuillus couvrent 91,0 % de la zone d'étude au sud de Manic-2 et 80,4 % de celle entre Manic-2 et Manic-3. Entre Manic-3 et Manic-5 le couvert forestier est absent par endroits en raison des coupes forestières ou de l'emprise d'une ligne électrique qui longe la route 389 en provenance de Manic-5.

Aucun écosystème forestier exceptionnel ne se trouve à l'intérieur de l'emprise de la route 389.

Les impacts et les mesures d'atténuation

L'amélioration de la route 389 entraînera une perte permanente de couvert forestier à l'intérieur de l'emprise de la nouvelle route et possiblement à l'emplacement des bancs d'emprunt. Les superficies de déboisement sont actuellement estimées à 121,6 ha entre Baie-Comeau et Manic-2, 215,8 ha entre Manic-2 et Manic-3 et 100,8 ha entre Manic-3 et Manic-5. Les travaux occasionneront également une perte temporaire de végétation aux aires associées à l'installation du chantier et aux chemins d'accès. Lors de l'exploitation de la route, la végétation sera contrôlée dans l'emprise. Finalement, l'utilisation de sels de voirie pourrait modifier la salinité des fossés bordant la route et influencer la végétation en place.

Les travaux de déboisement seront réalisés conformément aux prescriptions de la section 11.2 du CCDG sur le déboisement. Puisque le projet se situe essentiellement sur des terres publiques, l'entrepreneur devra respecter les exigences de la Loi sur les forêts et de ses règlements, en particulier au Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État. Les sections 19.3 et 19.4 du CCDG encadrent également les travaux d'engazonnement et de plantation. Le déboisement sera limité au strict nécessaire, particulièrement dans la bande de 20 m de part et d'autres des cours d'eau et des plans d'eau. En aucun cas, le brûlage des matériaux et des débris provenant du déboisement ne sera permis. Il est prévu à la section 11.2.2 du CCDG que l'entrepreneur est responsable de la prévention des incendies de forêt, y compris sur les sites d'emprunt et leurs accès et qu'il doit observer strictement les instructions, lois et règlements édictés par les autorités compétentes.

La perte de couvert forestier sera partiellement compensée par la végétalisation des milieux perturbés et des sections d'emprise abandonnées de la route 389. À cet effet, l'initiateur a prévu une directive pour encadrer les travaux de remise en état des sites abandonnés. Ils seront faits dans le respect de l'article 11.4.8 du CCDG et l'initiateur s'est engagé à transmettre les grandes lignes de son plan de remise en production lors du dépôt des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 aux fins d'approbation par le MFFP. Il s'est également engagé à prévenir le MFFP de la date de début de ces travaux.

Espèces exotiques envahissantes

Dix-sept colonies d'EEE ont été retrouvées au sud de Manic-2. Douze d'entre elles sont formées par de l'alpiste roseau, deux sont composées de salicaire pourpre et les trois dernières sont formées par du roseau commun, du chardon des bois et de la renouée japonaise. Les coordonnées géographiques de ces colonies ont été transmises au MDDELCC. Aucune EEE n'a été aperçue entre Manic-2 et Manic-5. Un inventaire datant de 1998 fait mention d'un spécimen de gaillet mollugine aperçu entre les km 204 et 210, mais aucun individu de cette espèce n'a été observé lors de l'inventaire de 2012. Il est probable que l'individu en question n'ait pas réussi à s'implanter dans le secteur.

La propagation ou l'importation d'EEE par les véhicules de transport, la machinerie lourde ou des sols potentiellement contaminés pourrait affecter l'habitat terrestre de la route 389. Selon les normes du MTMDET relatives au roseau commun, le projet est situé dans une zone d'éradication, laquelle correspond à un territoire qui n'est pas ou très peu colonisé par le roseau commun et où les interventions consistent à éradiquer systématiquement cette plante des emprises du MTMDET.

Afin de minimiser les risques de contamination, le MTMDET s'engage à nettoyer les véhicules de chantier et la machinerie lourde avant leur arrivée sur le site des travaux afin de déloger les graines, spores et autres structures facilitant l'introduction et la propagation des EEE. Si la machinerie doit être utilisée dans des secteurs touchés par des EEE, elle sera nettoyée avant d'être utilisée à nouveau dans des secteurs non touchés. Le nettoyage sera fait dans des secteurs non propices à la germination des graines, loin des cours d'eau, des plans d'eau et des milieux humides. Les sols potentiellement contaminés par des EEE seront éliminés dans un lieu d'enfouissement technique ou enfoui dans l'emprise puis recouvert d'au moins 2 m de matériel non touché. Les sites d'enfouissement seront situés à au moins 50 m de milieux sensibles tels que des cours d'eau, des plans d'eau et des milieux humides. La colonie de phragmite repérée au sud de Manic-2 sera éradiquée par excavation complète en s'assurant d'éliminer la totalité du système racinaire sur le site des travaux.

Aucun sol potentiellement contaminé par des EEE ne sera utilisé comme matériau de recouvrement sur le site ou ailleurs. Aucune EEE ne sera utilisée pour l'ensemencement.

Espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS)

Aucune EFMVS n'est répertoriée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec pour la zone d'étude au sud de Manic-5. Les habitats forestiers et non-forestiers potentiels ont toutefois été cartographiés afin que des inventaires spécifiques permettent de confirmer leur absence. Entre Baie-Comeau et Manic-3, l'habitat de l'utriculaire à scapes géminés a été inventorié. Cet inventaire a eu lieu en août 2015 pour la section au sud de Manic-2 et en septembre 2015 pour la section entre Manic-2 et Manic-3. Entre Manic-3 et Manic-5, l'inventaire ciblé s'est déroulé en août 2015. Il visait l'utriculaire à scapes géminés, l'udsonie tomenteuse et le carex des glaces. Aucun spécimen n'a été observé.

Le suivi

L'initiateur a prévu un suivi de la reprise de la végétation dans les segments de la route existante qui seront abandonnés, dans les aires de travail libérées ainsi qu'aux abords des cours d'eau, des plans d'eau et des milieux humides. Le programme comprendra également le contrôle des EEE. Ce programme de suivi se déroulera sur une période de 24 mois après la renaturalisation. L'initiateur préviendra le MDDELCC de toute découverte d'une EEE.

Constat relatif à la végétation

L'équipe d'analyse constate que l'initiateur a pris les engagements demandés par l'équipe d'analyse afin de minimiser les impacts de ses projets sur la végétation. Cependant, il est connu que les travaux d'amélioration de la route 389 s'étaleront dans le temps et que la problématique de la propagation des EEE pourrait s'être aggravée au moment de la réalisation des travaux. L'équipe d'analyse recommande donc qu'une condition soit prévue au décret afin d'exiger que l'initiateur dépose, avec toute demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, un inventaire des EEE localisé aux sites des travaux prévus dans cette demande et qui ait été réalisé au cours des deux années précédant le dépôt de la demande.

3.6.2 Les oiseaux et les chauves-souris

Les différentes sources de données consultées par l'initiateur chiffrent à 158 le nombre d'espèces d'oiseaux susceptibles de se trouver dans la zone d'étude à une période ou l'autre de l'année. Au nord de la centrale Manic-3, ce nombre diminue à 96. Certaines de ces espèces possèdent un statut de protection dont neuf espèces d'oiseaux terrestres, quatre espèces d'oiseaux de proie (Aigle royal, Pygargue à tête blanche, Faucon pèlerin et Hibou des marais) et deux espèces de sauvagine (Arlequin plongeur et Garrot d'Islande). Parmi ces quinze espèces à statut, huit ont une plus forte probabilité d'occuper la zone d'étude et peut-être même d'y nicher. Lors des inventaires effectués au cours des étés 2012 et 2013, trois représentants d'espèces à statut ont été entendus. Il s'agit d'un Engoulevent d'Amérique, d'un Moucherolle à côtés olive et d'un Quiscale rouilleux. Les autres espèces à statut les plus susceptibles de nicher ou d'occuper la zone d'étude sont la Paruline du Canada, l'Hirondelle de rivage, l'Hirondelle rustique, le Pioui de l'est et le Garrot d'Islande. L'absence d'habitat préférentiel pour les autres espèces à statut rend faible la probabilité qu'elles y nichent. De façon générale, les inventaires ont permis de constater que les oiseaux forestiers recherchant les peuplements conifériens comme les Roitelets et plusieurs espèces de Paruline sont bien représentés. C'est également le cas des espèces qui occupent les milieux humides. Plusieurs espèces d'oiseaux de proie ont été aperçues lors des inventaires, mais aucun individu d'une espèce à statut.

Au sud de la centrale Manic-2, la zone d'étude recoupe l'aire de répartition de quatre espèces de chauve-souris. Il s'agit de la Petite chauve-souris brune, de la Grande chauve-souris brune, de la Chauve-souris rousse et de la Chauve-souris cendrée. Au nord de Manic-2, la Chauve-souris nordique s'ajoute à cette liste. La Chauve-souris rousse et la Chauve-souris cendrée sont deux espèces migratrices et elles sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. Elles sont présentes au Québec entre les mois de mai et de septembre. Elles gîtent dans les arbres les plus gros et les plus hauts. La Petite chauve-souris brune et la Chauve-souris nordique sont désignées en voie de disparition au Canada principalement en raison des mortalités massives qui ont été occasionnées par le syndrome du museau blanc depuis quelques années. Ces deux espèces gîtent dans les arbres, les bâtiments et les structures rocheuses, où elles sont en mesure de protéger et d'élever leurs petits.

En période de construction, le projet de la route 389 générera du bruit, des vibrations et des poussières susceptibles de déranger l'avifaune nicheuse et les chauves-souris. Le déboisement nécessaire au projet provoquera la perte d'habitat forestier et pourrait causer de la mortalité, surtout auprès des jeunes. Afin de limiter ces impacts, l'initiateur s'est engagé à respecter la période de restriction pour éviter, dans la mesure du possible, le déboisement pendant la période de nidification.

La perte d'habitat sera partiellement compensée par la restauration des sections de la route 389 qui seront abandonnées et végétalisées. Les chauves-souris gîtent dans les peuplements forestiers âgés. Ils sont généralement peu abondants dans la zone d'étude, mais répartis un peu partout le long de la route 389. Il faudra quelques années avant que les sections reboisées deviennent de véritables habitats de remplacement pour les chauves-souris.

Au sud de la centrale Manic-2, des travaux sont prévus sur une portion de la route 389 qui est située dans un rayon de 200 à 500 m d'une héronnière. Cette portion de route couvre une distance d'environ 600 m. Le dynamitage est la principale activité susceptible de perturber ces oiseaux.

Afin d'assurer leur protection, l'initiateur s'est engagé à réaliser les travaux de dynamitage entre la mi-août et la fin mai, soit en dehors des périodes de nidification et d'élevage du Grand héron.

3.6.3 Le Caribou des bois, écotype forestier

Le Caribou des bois, écotype forestier, est susceptible de fréquenter les zones d'étude des projets D et E du programme d'amélioration de la route 389. Il s'agit d'une espèce désignée vulnérable au Québec et elle fait l'objet d'un plan de rétablissement administré par le MFFP. Bien qu'il soit possible que le caribou se retrouve dans le secteur de la route 389 à partir des environs du km 50, cette probabilité est très faible au sud de la centrale Manic-3. D'ailleurs, l'aire d'application du plan de rétablissement du Caribou forestier au Québec – 2013-2023 débute à la hauteur du km 123 de la route 389 dans cette région.

Un inventaire aérien réalisé en 2007 a rapporté une densité de 1,3 caribou par 100 km² à l'ouest de la zone d'étude du projet E (km 110 à 212). Il est possible que le caribou fréquente les massifs résiduels de vieilles forêts de conifères qui se situent à l'ouest de la route 389 entre les km 148 et 156 et entre les km 168 et 176. Malgré la présence de ces massifs, la zone traversée par le projet E du programme d'amélioration de la route 389 présente le taux de perturbation de l'habitat du caribou le plus élevé de toute la Côte-Nord. Ceci est dû, entre autres, à la présence de la route 389.

Les données de collisions routières avec la grande faune, connues du MFFP, rapportent six collisions avec un caribou pour la période allant de 2005 à 2015. Ces collisions ont toutes eu lieu entre 2012 et 2013 et elles se sont produites entre les km 275 et 290, soit plus de 60 km au nord des projets à l'étude. Selon un suivi télémétrique réalisé par une équipe de l'université Laval, il semble que les caribous évitent de fréquenter les abords de la route 389.

Bien que la présence d'une infrastructure dans l'habitat du Caribou forestier soit nuisible à cette espèce, la route est déjà présente. L'initiateur ne prévoit donc pas d'impact supplémentaire sur le caribou lié à la fragmentation de son habitat. La route restera généralement dans son axe et les sections déplacées le seront de quelques dizaines de mètres tout au plus. Le projet E ne prévoit pas de travaux entre les km 148 et 156, là où se trouve le premier massif de vieilles forêts propices au caribou. Cependant, un segment de route sera refait à la hauteur du second massif, entre les km 168 et 176, sur une longueur d'un peu moins de 4 km.

L'initiateur n'a pas prévu aménager de passage faunique pour permettre au caribou de traverser la route 389. Cette espèce est facilement perturbée par les activités anthropiques et il est connu qu'elle évite les infrastructures humaines. Il est peu probable que les passages fauniques soient efficaces avec le caribou.

Outre le dérangement en période de construction, le principal impact du projet sur le Caribou forestier est le risque que les travaux favorisent la percée du territoire par ses principaux prédateurs. Les loups pourraient être attirés dans l'habitat du caribou si une reprise végétale forte en espèces feuillues y attire les orignaux. La croissance d'arbustes à petits fruits peut également y attirer les ours, ces derniers s'attaquant aux faons des caribous. Afin d'atténuer ce risque, l'initiateur a prévu d'éviter l'enfeuillement de la zone d'étude en favorisant la repousse d'espèces résineuses indigènes.

Constat relatif au Caribou des bois

L'équipe d'analyse constate que la présence de la route 389 fragmente déjà l'habitat du Caribou forestier, mais puisque cette route est essentielle et qu'il est peu probable que le caribou utilise les passages fauniques, l'initiateur ne peut minimiser cet impact qu'en laissant la route le plus près possible de son axe actuel. En ce qui concerne le risque d'augmentation de la prédation sur le caribou, en s'engageant à éviter l'enfeuillement des zones en restauration, l'initiateur rend les impacts de son projet sur le caribou acceptables.

3.6.4 La gestion des matériaux excédentaires

Le volume des déblais de première classe pour l'ensemble des trois projets est estimé à 6,75 Mm³ et celui des déblais de seconde classe à 1,75 Mm³. Le volume exact sera connu avec plus de précision lors de l'avant-projet définitif. Tous les matériaux ayant les caractéristiques techniques adéquates seront employés pour la construction de la route et des remblais. Les déblais de seconde classe seront utilisés pour la construction des talus de la route ainsi que pour la renaturalisation du corridor abandonné. Ces déblais ne pourront pas tous être réutilisés et le MTMDET prévoit transporter les excédents par camion vers des sites de dépôt.

L'entreposage des matériaux de remblai et de déblais peut entraîner une déstabilisation des sols, de l'érosion et une augmentation de la charge sédimentaire dans les cours d'eau. Afin de minimiser cet impact, l'initiateur localisera les sites d'entreposage temporaire des déblais à une distance de 60 m des lacs, des cours d'eau et des milieux humides. Il utilisera également des barrières à sédiments pour réduire le risque d'érosion.

Constat relatif à la gestion des déblais excédentaires

La gestion des déblais excédentaires peut parfois devenir problématique lorsque les volumes dont l'initiateur doit disposer sont importants. Le programme d'amélioration de la route 389 génère d'importants volumes de déblais dont certains contenant de l'argile, ce qui pourrait constituer un défi à gérer. L'équipe d'analyse recommande qu'une condition soit prévue au décret afin d'exiger que le MTMDET identifie, au moment de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, des sites d'entreposage potentiels qu'il pourra suggérer à l'entrepreneur qui exécutera les travaux. Une fois les travaux terminés, le MTMDET devra transmettre au MDDELCC la liste exacte des sites utilisés ainsi que leurs coordonnées géographiques. Ces renseignements seront utilisés par le MDDELCC afin d'assurer les activités de contrôle environnemental.

3.6.5 Les sols contaminés

L'initiateur a déposé les rapports d'évaluation environnementale de phase I pour les trois projets et ceux de phase II pour les projets B et D.

Entre Baie-Comeau et Manic-2, l'initiateur a répertorié quatre titulaires de permis d'utilisation pour des équipements pétroliers à risque élevé, trois activités désignées à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) et un ancien écocentre. L'évaluation environnementale de la phase II a révélé que des sols présentant une concentration

de contaminants dans la plage A-B et dans la plage B-C sont présents en bordure de l'avenue du Labrador entre les chaînages 0+000 et 0+520. Ces sols ne seront pas excavés, ils sont compatibles avec les usages actuel et futur du site et l'initiateur a prévu les laisser sur place. Entre les chaînages 0+520 et 0+900, des sols contaminés dans une concentration de la plage A-B seront excavés. L'initiateur prévoit être en mesure de réutiliser l'ensemble de ces déblais directement sur place. Ces pratiques correspondent aux exigences du RPRT.

Entre Manic-2 et Manic-3, le répertoire des terrains contaminés du MDDELCC ne contient aucune inscription. Cependant, des équipements pouvant porter préjudice à l'environnement ont été observés sur le terrain. L'évaluation environnementale de site de phase II a localisé deux sites contaminés dans la plage A-B et un site dans la plage B-C. Des matières résiduelles abandonnées ont été découvertes sur un site d'environ 50 m² non loin de la route. L'initiateur s'est engagé à transmettre ces renseignements à la MRC de Manicouagan afin qu'ils soient inclus à leur registre.

L'évaluation environnementale de site de phase I a permis d'identifier deux sites présentant un risque significatif de contamination des sols entre Manic-3 et Manic-5. Plusieurs matières résiduelles ont été retrouvées sur un terrain ayant déjà été utilisé pour des activités commerciales ou industrielles. Quelques kilomètres plus loin, l'initiateur a retrouvé un vieux réservoir rouillé et éventé. L'initiateur s'est engagé à faire une évaluation environnementale de site de phase II sur ces deux sites ainsi que sous la chaussée actuelle de la route 389, car la nature de cette dernière est inconnue.

Constat relatif aux sols contaminés

L'initiateur a pris l'engagement de gérer les déblais et matériaux contaminés générés par ses projets conformément aux directives du MDDELCC.

CONCLUSION

Les projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports prévoient la reconstruction de plusieurs tronçons de la route afin d'en augmenter la sécurité et la fluidité de circulation. Ces projets sont justifiés par la présence de nombreuses lacunes structurelles affectant la sécurité des utilisateurs sur une route nationale d'importance. À terme, la réalisation de ces projets aidera à consolider les activités économiques déjà présentes sur le territoire et pourrait constituer un élément attractif pour de nouvelles industries intéressées par les ressources du territoire.

Les principaux enjeux du projet concernent l'utilisation du territoire, l'impact financier pour les commerçants du boulevard Comeau, l'impact sur les cours d'eau, l'habitat du poisson et les milieux humides.

La route 389 est le seul lien routier donnant accès au territoire situé entre les villes de Baie-Comeau et de Fermont. Elle permet de rejoindre plusieurs centrales hydro-électriques, des sites d'exploitation minérale, des forêts sous exploitation et une variété de sites d'intérêt pour la villégiature, la chasse et la pêche. Le maintien de la circulation le long de la route 389 et la minimisation des impacts des travaux de construction sur les utilisateurs du territoire est un enjeu

important. L'initiateur s'est engagé à assurer une bonne planification des travaux et voir à ce que les renseignements utiles aux usagers soient adéquatement diffusés. Afin de favoriser la communication entre lui et les usagers, l'équipe d'analyse recommande que l'initiateur mette en place un mécanisme permettant de recevoir et de gérer toute plainte ou commentaire provenant de la population.

Le choix de relocaliser les quatre premiers kilomètres de la route 389 et son intersection avec la route 138 présente plusieurs aspects positifs. Ce tronçon sera moins cher à construire, il épargnera une plus grande superficie de milieux sensibles et il favorisera le développement du parc industriel Jean-Noël-Tessier comme le souhaite l'administration de la Ville de Baie-Comeau. Cependant, cette relocalisation pourrait avoir un impact financier négatif pour certains commerçants du boulevard Comeau. Afin d'identifier les mesures d'atténuation les plus pertinentes à mettre en place pour minimiser cet impact, l'initiateur mettra sur pied une table de travail à laquelle la Chambre de commerce de Manicouagan sera invitée à participer. L'équipe d'analyse recommande que les commerçants du boulevard Comeau soient également invités à participer à cette table de travail. Elle recommande aussi qu'un suivi de l'impact économique de la relocalisation de l'intersection sur l'activité commerciale du boulevard Comeau soit effectué, deux ans et cinq ans après l'ouverture du nouveau tronçon afin de documenter les impacts du projet.

La route 389 traverse un territoire parsemé de lacs, de cours d'eau et de milieux humides. Malgré les efforts d'évitement consentis par l'initiateur, plusieurs ponceaux seront construits dont certains dans l'habitat du poisson. L'initiateur s'est engagé à compenser l'impact résiduel de ses projets en reconstituant des conditions propices à l'Omble de fontaine sur le site des travaux ou à proximité. Cette compensation sera globale pour l'ensemble du programme d'amélioration de la route 389, ce qui permettra à l'initiateur de réaliser de meilleures interventions sur le plan écologique. De la même façon, l'initiateur s'est engagé à compenser l'impact résiduel de ses projets sur les milieux humides par la réalisation de projets qui permettront de contrebalancer les pertes de fonctions écologiques occasionnées. Cette compensation sera également globale pour l'ensemble du programme.

En ce qui concerne les autres impacts engendrés par le projet, ils sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures proposées dans l'étude d'impact de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées.

Considérant que les projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont sont justifiés pour des raisons de sécurité et qu'ils sont acceptables sur le plan environnemental, leur autorisation est recommandée selon les conditions prévues dans le présent rapport d'analyse.

Original signé par :

Marie-Emmanuelle Rail, Biologiste, M. Sc. de l'eau
Chargée de projets
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

RÉFÉRENCES

Courriel de M^{me} Sylvie Tanguay, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M^{me} Marie-Emmanuelle Rail, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 27 juillet 2016 à 15 h 33, contenant le bilan de la consultation autochtone – Projets B, D et E – Programme d'amélioration de la route 389, 7 pages incluant 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Bérubé, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 13 avril 2016, contenant les réponses aux questions et commentaires concernant l'acceptabilité environnementale des projets d'amélioration de la route 389 de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) et de nord Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212), 4 pages incluant 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Bérubé, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 19 mai 2016, contenant les commentaires du MTMDET sur le rapport du BAPE concernant le programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-5, totalisant environ 11 pages incluant 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Bérubé, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 31 mai 2016, contenant les réponses aux questions et commentaires concernant l'acceptabilité environnementale du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau (km 0) et le barrage Manic-2 (km 22), 6 pages incluant 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Bérubé, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 29 juillet 2016, contenant les réponses aux questions transmises les 20 et 21 juin 2016 concernant les projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, totalisant environ 48 pages incluant 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Bérubé, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 23 août 2016, contenant les réponses aux questions transmises le 12 août 2016 concernant les projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, 5 pages incluant 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Bérubé, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 3 octobre 2016, contenant les réponses à la demande d'engagements relatifs aux milieux humides des projets B, D et E du programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, 5 pages incluant 1 pièce jointe;

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Analyse de la situation des milieux humides au Québec et recommandations à des fins de conservation et de gestion durable – Rapport final, 18 avril 2013, totalisant environ 104 pages incluant 13 annexes;

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Plan de rétablissement du Caribou forestier (*Rangifer tarandus caribou*) au Québec – 2013-2023, par l'équipe de rétablissement du Caribou forestier au Québec, mai 2013, totalisant environ 128 pages incluant 3 annexes;

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques, avril 2015, 5e édition, totalisant environ 86 pages incluant 9 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. Plan d'atténuation et de compensation préliminaire des milieux humides – Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont (km 0 à 564) – Version préliminaire, août 2016, totalisant environ 37 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation, édition 2015, totalisant environ 333 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda A : Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC du 6 novembre 2014 – Rapport final – Version F-01, par SNC-Lavalin, avril 2015, totalisant environ 72 pages incluant 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda B : Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC du 8 janvier 2015 – Rapport final – Version F-00, par SNC-Lavalin, février 2015, totalisant environ 87 pages incluant 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda C : Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC du 24 avril 2015 – Rapport final – Version F-00, par SNC-Lavalin, mai 2015, totalisant environ 11 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Version 00 – Volume 1 – Rapport principal, par SNC-Lavalin, juillet 2014, totalisant environ 363 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Version 00 – Volume 2 – Annexes, par SNC-Lavalin, juillet 2014, totalisant environ 430 pages incluant 24 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Évaluation environnementale de site de la phase II – Rapport final – Version 03, par SNC-Lavalin, octobre 2014, totalisant environ 166 pages incluant 3 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont de Manic-2 à nord Manic-3 (km 22 à 110) – Rapport d'inventaire archéologique – Rapport final – Version 00, par SNC-Lavalin, août 2014, totalisant environ 42 pages incluant 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont du nord de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212) Projet E – Addenda 2 – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, par WSP, mai 2015, totalisant environ 28 pages incluant 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont du nord de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212) Projet E – Étape 2.2 – Étude d'impact environnemental – Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, par WSP, mars 2015, totalisant environ 228 pages incluant 7 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont du nord de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212) Projet E – Étape 2.2 – Étude d'impact environnemental – Caractérisation des habitats du poisson – Rapport sectoriel, par WSP, 8 août 2014, totalisant environ 164 pages incluant 9 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont du nord de Manic-3 à Manic-5 (km 110 à 212) Projet E – Étape 2.2 – Étude d'impact environnemental – Rapport principal, par WSP, 8 août 2014, totalisant environ 370 pages incluant 15 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 – Complément d'information sur l'impact de la relocalisation de l'intersection des routes 389 et 138 sur l'achalandage commercial du boulevard Comeau, avril 2015, totalisant environ 11 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC – DIRECTION DE LA CÔTE-NORD. Caractérisation environnementale de site de la phase II – Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont – PROJET B (km 0 à 22), par le consortium Dessau – Cegertec – LVM, 24 août 2016 – Version 5, totalisant environ 130 pages incluant 5 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC – DIRECTION DE LA CÔTE-NORD. Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 (km 0 à 22) – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1 : Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC du 1er août 2014, par le consortium Dessau – Cegertec – LVM, octobre 2014, totalisant environ 76 pages incluant 5 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC – DIRECTION DE LA CÔTE-NORD. Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 (km 0 à 22) – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 2 : Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC du 12 décembre 2014, par le consortium Dessau – Cegertec – LVM, janvier 2015, totalisant environ 36 pages incluant 2 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC – DIRECTION DE LA CÔTE-NORD. Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 (kilomètres 0 à 22) – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final, par le consortium Dessau – Cegertec – LVM, mai 2014, totalisant environ 534 pages incluant 11 annexes;

SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS. Fiche technique sur la protection de l'habitat du poisson – Les ponts et les ponceaux, mars 2003, 7 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale des trois projets a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du Ministère ainsi que les ministères suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord;
- la Direction des lieux contaminés (cette direction n'a été consultée que pour le projet B);
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (cette direction n'a été consultée que pour le projet B);
- la Direction générale de l'écologie et de la conservation (cette direction n'a été consultée que pour le projet E);
- la Direction de l'expertise en biodiversité;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

ANNEXE 2.1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389 ENTRE BAIE-COMEAU ET FERMONT, SOIT DE BAIE-COMEAU À MANIC-2 (KM 0 À 22)

Date	Événement
2011-10-28	Réception de l'avis de projet
2011-11-08	Délivrance de la directive
2014-05-16	Réception de l'étude d'impact
2014-08-01	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet (addenda 1)
2014-11-03	Réception de l'addenda 1
2014-12-12	Transmission du deuxième document de questions et commentaires à l'initiateur de projet (addenda 2)
2015-01-21	Réception de l'addenda 2
2015-02-17 au 2015-04-04	Période d'information et de consultation publiques
2015-10-05 au 2016-02-04	Période d'audience publique
2016-04-15	Transmission d'un premier document de questions et commentaires en acceptabilité à l'initiateur de projet
2016-05-30	Réception des commentaires du MTMDET sur le rapport du BAPE
2016-06-03	Réception des réponses du MTMDET aux questions du 15 avril 2016
2016-06-21	Transmission d'une demande d'engagement concernant les travaux en eau et la compensation pour la perte d'habitat du poisson
2016-07-12	Réception d'une demande du MTMDET à l'effet que le décret soit émis de façon conjointe à leur nom ainsi qu'à celui de la Ville de Baie-Comeau
2016-07-27	Réception du bilan de la consultation autochtone
2016-08-02	Réception des réponses aux questions transmises les 20 et 21 juin 2016
2016-08-12	Transmission de questions relatives à l'achalandage des commerces du boulevard Comeau et demandes d'engagements concernant la gestion de la végétation

2016-08-26	Réception des réponses aux questions transmises le 12 août 2016
2016-09-07	Réception de l'évaluation environnementale de site de la phase II
2016-09-28	Transmission d'une demande d'engagements relative aux milieux humides
2016-09-29	Réception du plan préliminaire d'atténuation et de compensation des milieux humides
2016-10-07	Réception des réponses à la demande d'engagements relative aux milieux humides

ANNEXE 2.2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389 ENTRE BAIE-COMEAU ET FERMONT, SOIT DE MANIC-2 À NORD MANIC-3 (KM 22 À 110)

Date	Événement
2011-11-11	Réception de l'avis de projet
2011-12-05	Délivrance de la directive
2014-07-24	Réception de l'étude d'impact
2014-11-06	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet (addenda A)
2015-01-08	Transmission d'un document de questions et commentaires supplémentaires à l'initiateur de projet (addenda B)
2015-03-09	Réception de l'addenda B
2015-04-14	Réception de l'addenda A
2015-04-24	Transmission du deuxième document de questions et commentaires à l'initiateur de projet (addenda C)
2015-05-12	Réception de l'addenda C
2015-06-02 au 2015-07-17	Période d'information et de consultation publiques
2015-10-05 au 2016-02-04	Période d'audience publique
2016-03-11	Transmission d'un premier document de questions et commentaires en acceptabilité à l'initiateur de projet
2016-04-18	Réception des réponses de l'initiateur à la première série de questions en commentaires en acceptabilité
2016-05-30	Réception des commentaires du MTMDET sur le rapport du BAPE
2016-06-20	Transmission d'un document de questions concernant les travaux de construction ou de remplacement de ponts
2016-06-21	Transmission d'une demande d'engagement concernant les travaux en eau et la compensation pour la perte d'habitat du poisson
2016-07-27	Réception du bilan de la consultation autochtone
2016-08-02	Réception des réponses aux questions transmises les 20 et 21 juin 2016

2016-08-12	Transmission de questions relatives à l'achalandage des commerces du boulevard Comeau et demandes d'engagements concernant la gestion de la végétation
2016-08-26	Réception aux questions transmises le 12 août 2016
2016-09-28	Transmission d'une demande d'engagements relative aux milieux humides
2016-09-29	Réception du plan préliminaire d'atténuation et de compensation des milieux humides
2016-10-07	Réception des réponses à la demande d'engagements relative aux milieux humides

ANNEXE 2.3 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 389 ENTRE BAIE-COMEAU ET FERMONT, SOIT DU NORD DE MANIC-3 À MANIC-5 (KM 110 À 212)

Date	Événement
2011-11-11	Réception de l'avis de projet
2011-12-05	Délivrance de la directive
2014-08-12	Réception de l'étude d'impact
2014-12-09	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet (addenda 1 – 1 ^{ère} série de questions)
2015-01-08	Transmission d'un document de questions et commentaires supplémentaires à l'initiateur de projet (addenda 1 – 2 ^e série de questions)
2015-03-16	Réception de l'addenda 1
2015-04-30	Transmission du deuxième document de questions et commentaires à l'initiateur de projet (addenda 2)
2015-05-08	Réception de l'addenda 2 et du rapport sectoriel de caractérisation des habitats du poisson
2015-06-02 au 2015-07-17	Période d'information et de consultation publiques
2015-10-05 au 2016-02-04	Période d'audience publique
2016-03-11	Transmission d'un premier document de questions et commentaires en acceptabilité à l'initiateur de projet
2016-04-18	Réception des réponses de l'initiateur à la première série de questions en commentaires en acceptabilité
2016-05-30	Réception des commentaires du MTMDET sur le rapport du BAPE
2016-06-21	Transmission d'une demande d'engagement concernant les travaux en eau et la compensation pour la perte d'habitat du poisson
2016-07-27	Réception du bilan de la consultation autochtone
2016-08-02	Réception des réponses aux questions transmises les 20 et 21 juin 2016

2016-08-12	Transmission de questions relatives à l'achalandage des commerces du boulevard Comeau et demandes d'engagements concernant la gestion de la végétation
2016-08-26	Réception aux questions transmises le 12 août 2016
2016-09-28	Transmission d'une demande d'engagements relative aux milieux humides
2016-09-29	Réception du plan préliminaire d'atténuation et de compensation des milieux humides
2016-10-07	Réception des réponses à la demande d'engagements relative aux milieux humides