

FORMULAIRE

Renseignements préliminaires

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU PROMOTEUR

1.1 Identification du promoteur	
Nom : Direction générale de l'Abitibi-Témiscamingue, ministère des Transports du Québec (MTQ)	
Adresse municipale : 80 avenue Québec Rouyn-Noranda, J9X 3J5	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Nom et fonction du ou des signataire autorisé à présenter la demande : Philippe Lemire, directeur général	
Numéro de téléphone : 819 763-3237	Numéro de téléphone (autre) : 819 763-6287
Courrier électronique : philippe.lemire@transports.gouv.qc.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : sans objet	
1.3 Résolution du conseil municipal, du conseil de bande, du village nordique ou de l'organisme responsable	
Non requis pour le Ministère des Transports du Québec	
1.4 Identification du consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)	
Nom :	
Adresse municipale :	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone : -	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : @	
Description du mandat :	

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet
Agrandissement d'une carrière existante et réouverture d'une ancienne sablière au km 58 de la route 19900, reliant Lebel-sur-Quévillon à Matagami
2.2 Article d'assujettissement
La Municipalité de Baie-James a reçu, avant l'exploitation de la carrière existante, une attestation de non-assujettissement le 5 juin 2006 (annexe A). Par la suite, le certificat d'autorisation a été cédé au ministère des Transports du Québec le 8 janvier 2015 (annexe B). La superficie autorisée est de 2,9 ha tandis que l'agrandissement de la carrière et la réouverture de la sablière couvre 9,93 ha. En vertu de l'annexe B, alinéa n), de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), tout banc d'emprunt destiné à l'entretien routier est obligatoirement soustrait à la procédure d'évaluation et d'examen. Toutefois, l'annexe A, alinéa b) assujetti tout banc d'emprunt, sablière ou carrière à la procédure lorsque la superficie à découvrir couvre 3 hectares. Devant cette incompatibilité entre les 2 règles, le MTQ demande un non-assujettissement compte tenu du peu d'impact appréhendé (voir sections suivantes).
2.3 Objectifs et justification du projet
Tout d'abord, tel que mentionné plus en détail à la section 3.2 du formulaire, la route 19900 a été construite il y a plusieurs décennies par les compagnies forestières qui opéraient dans le secteur. Les méthodes de construction sont typiques de celles utilisées à l'époque. Il est donc possible de trouver du pontage de bois dans l'infrastructure de la route aux endroits où le sol en place possède une faible capacité portante (ex. sols organiques, terre noire). Cette information a été confirmée à l'aide de relevés ou à la suite des travaux de remplacement de ponceaux réalisés au cours des 6 dernières années. Compte tenu du nombre élevé de camions qui circulent sur cette route (357 selon un comptage détaillé effectué sur 2 jours en août 2013), la capacité structurale de la

chaussée, telle qu'elle a été construite au départ, est insuffisante pour conserver un état acceptable à long terme. Concrètement, des photos prises en 2017 illustrent plusieurs problèmes de dégradation de la route (annexe C) qui, en bout de ligne, affectent la sécurité routière.

Pour corriger ces anomalies, il faut d'une part, « recharger » la route (ajout d'une couche de gravier de 15 à 30 cm) sur la partie en gravier, située au-delà du km 14, afin de rétablir la qualité de cette infrastructure vieillissante. D'autre part, afin de maximiser l'efficacité de cette intervention, qui doit être réalisée de nouveau à des périodes variables (5 ou 7 ans), le suivi de l'entretien de la route doit se faire de manière régulière. Par exemple, la modification de certaines méthodes d'entretien avec la niveleuse permettrait d'éliminer plusieurs défauts récurrents (ex. : perte de matériaux au centre de la route, andains en gravier qui empêchent l'écoulement de l'eau à l'extérieur de la chaussée).

Afin de réaliser la première intervention de rechargement de la route à l'été 2022, la firme WSP a évalué qu'une quantité de 90 000 m³ de matériaux granulaires, produits en carrière pour atteindre les niveaux de standard du MTQ, était requise. Ainsi avec une capacité d'environ 180 000 m³, l'agrandissement demandé de 3,15 ha pour la carrière (voir annexe D) permettra de répondre à au moins 3 cycles d'entretien et d'amélioration et, le cas échéant, à des besoins urgents de travaux (ex. : remplacement de ponceaux à la suite d'une crue exceptionnelle).

2.4 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Préalablement à l'aménagement initial de la carrière au milieu des années 2000, l'étude technique de la firme Geodefor a démontré que le meilleur endroit pour obtenir des matériaux granulaires pour la fondation et la surface d'une route en gravier (MG-20 et MG-56) était la carrière au km 58 (anciennement nommée km 46 ou banc 23, voir annexe E). Une évaluation qualitative des matériaux, réalisée en 2014 par la firme Qualitas, a permis de confirmer la qualité intrinsèque du roc pour des travaux routiers (annexe F).

Plus récemment, le rapport de la firme Poly-Géo de 2019 indique, d'une part, que le prolongement de la carrière existante contient d'énormes quantités de matériaux qui conviennent aux travaux de réfection de la route. D'autre part, l'ancienne sablière située juste au sud, dépôt D-18, permettrait d'amender les agrégats produits à la carrière du km 58 (annexe G). L'inspection réalisée en septembre 2021 confirme le bon potentiel de cette ancienne sablière (annexe H).

Le rapport indique que l'agrandissement de la carrière existante était la meilleure option pour obtenir des matériaux granulaires à proximité du site aéroportuaire. Pour ce faire, tel qu'indiqué aux sections 2.2 et 2.3 de ce formulaire, le site autorisé de 2,9 ha devra être agrandi à 6,05 ha afin d'assurer un approvisionnement de matériaux granulaires, sur plusieurs années, pour l'amélioration du lien routier stratégique entre Lebel-sur-Quévillon et Matagami. En effet, l'option d'agrandir la carrière existante et de rouvrir une ancienne sablière, permet d'éviter de faire une nouvelle perturbation en exploitant un autre site « intouché ».

2.5 Activités connexes

L'agrandissement de la carrière existante au km 58, ainsi que la réouverture d'une partie de l'ancienne sablière D-18, identifiée dans le rapport de 2019 de la firme Poly-Géo, permettront la réalisation des travaux d'amélioration de la route 19900 (ex. : rechargement en matériaux granulaires, remplacement de ponceaux, etc.). Toutefois, ces travaux d'entretien routier sont exclus de la procédure d'évaluation et d'examen.

3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

Carrière au km 58 de la route 19900 (anciennement R-1005) – canton Noyelles, Gouvernement régional Eeyou Istchee Baie-James (GREIBJ)

Catégories des terres (I, II ou III) : III

Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournir les coordonnées du point de début et de fin du projet) :

Point central ou début du projet : Latitude : 49° 27' 24" N Longitude : 77° 16' 30" O

Point de fin du projet (si applicable) : Latitude : Longitude :

3.2 Description du site visé par le projet

La route 19900 (anciennement appelée route R-1005), qui est d'une longueur d'environ 107 km, dont seulement les 14 premiers kilomètres sont pavés, relie les municipalités de Lebel-sur-Quévillon et de Matagami. Construite il y a plusieurs décennies, la route est principalement utilisée pour l'exploitation forestière et minière. De plus, des utilisateurs occasionnels l'empruntent pour d'autres fins (ex. : chasse et pêche). Elle est également utilisée pour acheminer du matériel à la Baie-James dans certains cas.

La route 19900 appartient au ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN). Depuis 2013, le ministère des Transports du Québec (MTQ), s'est vu confier la responsabilité des travaux d'entretien et de réfection de la route, notamment dans le but de la rendre conforme aux normes et exigences du MTQ.

Pour ce faire, le ministère a délégué l'entretien régulier et certains travaux palliatifs, en lien avec la chaussée et les ponceaux, à la Société de développement de la Baie-James (SDBJ). Ces travaux nécessitent une grande quantité de matériaux granulaires (sable et gravier) d'où le grand besoin d'agrandir une carrière existante, située au km 58, et de rouvrir une partie d'une ancienne sablière, située à proximité, afin de pouvoir amender, avec du sable, le concassé qui sera produit (voir carrière MTQ-CA-60 et sablière D-18 sur la carte en annexe I).

3.3 Calendrier de réalisation

Les travaux d'agrandissement de la carrière existante et la réouverture d'une partie de l'ancienne sablière doivent débuter à l'été 2022. Les matériaux granulaires qui seront produits permettront le rechargement de la partie de la route en gravier qui s'est dégradée au cours des années (km 14 à 107, voir section 3.4). Toutefois, compte tenu des enveloppes budgétaires disponibles, il est probable que les travaux soient étalés sur une période de 3 ans.

3.4 Plan de localisation

Le plan de localisation en annexe J présente l'emplacement de la carrière existante déjà autorisée par rapport à la route reliant Lebel-sur-Quévillon à Matagami. Le plan en annexe D indique l'agrandissement prévue de la carrière ainsi que la partie de l'ancienne sablière à rouvrir.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC, DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES ET DES USAGERS DU TERRITOIRE

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le MTQ est co-titulaire, avec une compagnie d'exploration minière, du claim minier CDC 2448456 ce qui lui donne le droit d'agrandir la carrière au km 58 (annexe K). De plus, selon l'inventaire réalisé par la firme Poly-Géo, le camp autochtone le plus près se trouve à environ 10 km au sud-est du site de la carrière existante (annexe L). Aucun impact n'est donc prévu sur ce campement. Par ailleurs, après vérification auprès des ministères responsables de la délivrance des permis sectoriels, une fois l'obtention de l'attestation de non-assujettissement, ceux-ci seront responsables de procéder, le cas échéant, à la consultation autochtone. Il s'agit du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) pour la mise à jour du bail exclusif pour la carrière existante (annexe M) et du ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs (MFFP) pour les activités de déboisement sur une partie de l'agrandissement de la carrière existante et de la réouverture d'une section de l'ancienne sablière (annexe N).

4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social

Sans objet pour notre demande de non-assujettissement.

5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX¹ ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

5.1 Description des principaux enjeux du projet

Les principaux enjeux des travaux d'agrandissement de la carrière et la réouverture d'une partie d'une ancienne sablière sont présentés en détail à la section suivante et touchent principalement le bruit, l'air, le sol ainsi que la flore et la faune.

5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

Bruit et air

Le bruit des travaux constitue un impact appréhendé pour la population. Comme dans tout projet de construction, une certaine pollution de l'air ambiant est à prévoir au cours des travaux de concassage et de tamisage à la carrière. Il s'agit d'un impact inhérent au projet qui peut être atténué par des méthodes de construction et d'entretien appropriées. De plus, puisque les travaux ne seront pas situés à proximité d'une habitation, ces impacts sont jugés minimes. Quant à la production de poussières durant les activités de concassage à la carrière, l'équipement utilisé respecte les normes prévues dans le règlement sur les carrières et les sablières (RCS).

Sol

Afin de minimiser l'empreinte au sol, la partie de la carrière déjà exploitée servira d'aire de manœuvre pour les travaux de concassage, de tamisage et d'entreposage temporaire des matériaux concassés. Les impacts appréhendés sur la qualité des sols lors de la réalisation des activités de construction sont principalement liés aux risques de contamination des sols par des déversements accidentels. Toutefois, ce risque de contamination, ainsi que la gestion des rebuts, bien qu'ils demeurent la responsabilité de l'entrepreneur, devront être gérés selon les exigences de l'article 11.4.7 du cahier des charges et devis généraux (CCDG) (voir annexe O).

De plus, si des sols contaminés étaient trouvés sur le site des travaux, ceux-ci seraient gérés en fonction de la réglementation en vigueur telle que la politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (PSRTC) et le règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC).

Il est à noter qu'afin de minimiser l'empreinte au sol pour accéder à la partie de l'ancienne sablière située un peu au sud de la carrière existante, la circulation de la machinerie sera limitée à la largeur de la chaussée de l'ancien chemin d'accès.

Flore et faune

L'avis obtenu auprès du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) indique qu'il n'y a pas d'espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées ou rares près du site de la carrière existante et de la sablière à rouvrir (annexe P). Concernant l'avis faunique, il indique qu'il n'y a pas d'occurrence d'espèces fauniques en situation précaire (menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées) dans la zone d'étude ou à proximité (annexe Q). Toutefois, tel que recommandé par le MFFP- faune, le MTQ va effectuer une visite approfondie des lieux, avant le début des activités, pour détecter la présence d'oiseaux sensibles (ex. hirondelle de rivage et engoulevent d'Amérique) ou de leurs nids, afin, le cas échéant, de mettre en place des mesures de protection appropriées.

Autres mesures d'atténuation

En plus des lois et règlements, les mesures d'atténuation courantes du CCDG seront mises en place afin d'atténuer les différents impacts (annexe O). On peut citer notamment l'article 10.4 - « Protection de l'environnement » qui contient différentes mesures à mettre en place pour limiter les risques mentionnés dans cette section incluant la protection des lacs, cours d'eau et des milieux humides, les ouvrages de rétention des sédiments et de protection contre l'érosion ainsi que la gestion du bruit. À cela s'ajoute les clauses pour contrôler les activités de dynamitage (articles 11.4.3.3.5, 11.4.4 et le guide de surveillance) ainsi que les obligations et responsabilités de l'entrepreneur et la remise en état des lieux. Finalement, en plus du règlement sur les carrières et les sablières, la carrière sera exploitée selon les prescriptions de l'article 11.14 - « Fourniture de carrière ou de sablière » du CCDG.

Finalement, selon les données disponibles sur le système d'information gouvernemental, aucun site archéologique, répertorié par le ministère de la Culture et des Communications (MCC), n'est localisé près du site de la carrière existante et de l'ancienne sablière (annexe R). Toutefois, s'il y

a une découverte fortuite de vestiges ou d'artéfacts durant les travaux, ceux-ci seront interrompues sans délai. Par la suite, le MCC sera avisé afin qu'il communique au MTQ les mesures d'atténuation appropriées à réaliser.

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

6.1 Émission de gaz à effet de serre

Les principales sources d'émissions projetées sont reliées aux équipements mécaniques pour réaliser les travaux (ex. : camions, rétrocaveuses, concasseur, etc.). Toutefois, elles seront limitées à la durée des travaux qui seront étalés dans le temps (quelques semaines par année selon l'ampleur des travaux d'entretien et d'amélioration qui nécessitent des matériaux granulaires).

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

Après l'obtention de l'attestation de non-assujettissement à la procédure d'évaluation et d'examen, les renseignements techniques, requis en vertu du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement, vont être acheminés à la direction régionale du MELCC pour obtenir les approbations requises. Il s'agit d'une autorisation pour l'agrandissement de la carrière existante et d'une déclaration de conformité pour la réouverture de la sablière.

8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature

Je déclare que :

1° les documents et renseignements fournis dans ce formulaire de renseignements préliminaires sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous les renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés sur les sites web du Comité d'évaluation (COMÉV) ou de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik (CQEK) ainsi qu'au Registre des évaluations environnementales.

Prénom et nom

Philippe Lemire, directeur général

Signature

Date

2021/12/01

1^{er} décembre 2021

