

À

**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION  
ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

**AVIS DE PROJET**

---

---

Juin 2015

---

---

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

**Québec** 

---

---

## INTRODUCTION

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. **Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze (15) copies papier et en une (1) copie électronique.** Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Depuis l'entrée en vigueur des articles 115.5 à 115.12 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le 4 novembre 2011, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) » accompagnée des autres documents exigés par le Ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires associés à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lqe/index.htm>.

Le formulaire « avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. **Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances.** Le détail des tarifs est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm#eval>. Il est à noter que le Ministère ne pourra traiter la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet, accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales et des documents associés à la déclaration du demandeur, est ensuite retourné à l'adresse suivante :

---

---

---

---

Ministère du Développement durable, de l'Environnement  
et de la Lutte contre les changements climatiques  
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Télécopieur : 418 644-8222  
Internet : [www.mddelcc.gouv.qc.ca](http://www.mddelcc.gouv.qc.ca)

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004 et renouvelée en 2009, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (téléphone : 418 649-6444; [acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca](mailto:acee.quebec@ceaa-acee.gc.ca)) afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le Ministère pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

---

---

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Date de réception
	Numéro de dossier

**1. Initiateur du projet**

<b>Nom :</b>	Ministère des Transports (Direction de la Côte-Nord)	
<b>Adresse civique :</b>	625 boul. Laflèche, bureau 110	
	Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5	
<b>Adresse postale (si différente) :</b>	.....	
<b>Téléphone :</b>	418 295-4765	
<b>Télécopieur :</b>	418 295-4766	
<b>Courriel :</b>		
<b>Responsables du projet :</b>	Michel Bérubé, ing., Directeur / Jeannie Philibert, Adjointe GPR	
<b>Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec</b>	<b>N° CIDREQ : 13812425</b>	

**2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)**

<b>Nom :</b>	
<b>Adresse :</b>	.....
	.....
<b>Téléphone :</b>	
<b>Télécopieur :</b>	
<b>Courriel :</b>	
<b>Responsable du projet :</b>	

### **3. Titre du projet**

Stabilisation et protection des berges de la rivière Mingan à Longue-Pointe-de-Mingan (Minganie, Côte-Nord).

N° de projet (MTQ) : 154020502

### **4. Objectifs et justification du projet**

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le présent avis concerne des travaux de stabilisation des berges de la rivière Mingan dans la municipalité de la Réserve de Mingan, MRC de la Minganie et dans la région de la Côte-Nord (Annexe 1). Le cours d'eau présente un régime d'écoulement de type fluvial et un parcours aux méandres très tortueux. Ses berges subissent une érosion très active depuis plusieurs années dont la progression fulgurante et inquiétante menace des infrastructures riveraines notamment la route 138.

La firme Roche a été ainsi mandatée par le MTQ afin de proposer une solution de protection des berges de la rivière Mingan visant à maintenir en fonction la route 138 dans le secteur de la communauté des Innus d'Ekuanitshit. Dans ce secteur, l'érosion est accélérée fortement par la conjugaison de plusieurs facteurs environnementaux, dont l'effet des marées, l'accentuation de la courbe, la présence de talus composé de sol pulvérulent et l'accélération localisée de la vitesse d'écoulement. Deux (2) zones (A et B) sont identifiées actuellement critiques, car la dégradation des berges y progresse rapidement. Le talus y recule de 0,46 - 0,62 m en zone B à 1,2 m par année en zone A. L'érosion de la zone A est exacerbée par la présence d'un empierrement datant de 1970 dont la position avancée par rapport aux berges érodées crée un obstacle à l'écoulement de l'eau.

L'affouillement du pied des talus a déjà endommagé une partie de la piste cyclable et deux (2) belvédères. Ces ouvrages existants sont actuellement inutilisables et dangereux en raison de leur position en porte-à-faux dans le talus érodé (Annexe 2). La vitesse de dégradation des berges est critique et accentuée par la hauteur des talus adjacents à la rivière. La hauteur de talus varie entre 2,5 m et 6 m dans la zone A et entre 4 et 9 m dans la zone B. De plus, la nature sablonneuse du sol en place augmente le risque de décrochement du haut de talus (phénomène rotationnel du processus d'érosion) qui emporterait définitivement les ouvrages déjà en péril. Le recul du talus se situe actuellement à 18 m de la ligne de rive de la route 138. Cette distance est critique pour cette dernière et les utilités publiques y associés vue l'importance majeure de l'infrastructure pour le transport régional des biens et des personnes. La route 138 est effectivement l'unique lien routier entre ces communautés et les autres municipalités à l'ouest et l'est.

La firme Roche recommande fortement d'effectuer des travaux de stabilisation et de protection des berges dans les plus brefs délais afin de maintenir l'intégrité de la route 138 et ses abords ainsi que la sécurité des usagers. La solution préconisée est la protection linéaire par enrochement des berges aux droits des zones A et B.

L'enrochement est limité aux endroits spécifiques où l'étude hydraulique a démontré des vitesses excessives afin de minimiser l'impact des travaux sur le milieu naturel (Annexe 3). Toutefois, sa longueur supérieure au seuil légal de 300 m l'assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. L'agressivité de l'érosion des berges mettant les infrastructures riveraines en péril à très court terme oblige le MTQ à réaliser les travaux de stabilisation et de protection des berges du cours d'eau dans un délai le plus bref.

## **5. Localisation du projet**

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser, les coordonnées géographiques (longitude et latitude) et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la municipalité régionale de comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Les travaux sont situés le long de la rivière Mingan près de la route 138 actuelle dans la municipalité de la Réserve de Mingan, MRC de la Minganie et dans la région de la Côte-Nord. Il s'agit des berges localisées le long du tronçon dont le numéro RTS (route-tronçon-section) est 138-11-060 entre les chaînages routiers 9+623 et 10+754.

Les berges concernées par les travaux ont fait l'objet d'un chaînage distinct. Les enrochements couvrent ainsi la zone A entre les chaînages 0+849 (coordonnées approximatives 50° 17' 34,43'' nord; 64° 1' 26,23'' ouest) et 1+196 (50° 17' 31,60'' nord; 64° 1' 10,72'' ouest) et la zone B entre les chaînages 1+586 (50° 17' 32,32'' nord; 64° 0' 50,42'' ouest) et 1+974 (50° 17' 35,38'' nord; 64° 0' 41,90'' ouest). La longueur totale d'enrochement pour ces deux (2) zones est de 566 m.

## **6. Propriété des terrains**

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

Le terrain qui supporte les travaux est de propriété privée appartenant au gouvernement du Canada. Il est situé sur le territoire non cadastré du canton de Mingan dans la seigneurie de la terre ferme de Mingan.

## **7. Description du projet et de ses variantes**

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste principalement à stabiliser et enrocher les berges afin de traiter le problème d'érosion. Il implique aussi la réalisation de travaux connexes aux abords des berges notamment la reconstruction de la fondation de la piste cyclable au droit de la section déjà érodée et la reconstruction de deux (2) belvédères endommagés par l'érosion (Tableau 1).

L'enrochement sera disposé mécaniquement au bas du talus reprofilé suivant une pente 2H : 1V. Il permettra ainsi de protéger les berges contre les vitesses maximales de l'ordre de 4,21 m/s pour la zone A et de 3,65 m/s pour la zone B. Les calibres de pierres seront de 700-900 mm (D50 de 800 mm et épaisseur de 1 600 mm) et 500-700 mm (D50 de 600 mm et une épaisseur de 1 200 mm) pour ces zones respectivement (Annexe 4).

**Tableau 1 : Travaux projetés**

Travaux- Ouvrage	Chainage		Longueur
	De	À	Mètre
Reprofilage des berges	0+850	0+861	11
	1+586	1+640	54
	1+920	1+970	50
Protection des berges- zone A	0+861	0+951	90
Protection des berges- Zone B Ouest	0+951	1+147	196
Protection des berges- Zone B Est	1+640	1+920	280
Piste cyclable Ouest	109+394	109+479	85
Piste cyclable Est	110+049	110+351	302
Garde-corps en bois	110+075	110+259	184
Belvédère	1+044	1+048	S/O
	1+396	1+401	S/O

L'enrochement de protection des berges s'étire sur une longueur totale de 566 m. Il s'étend à partir de 300 mm au-dessus du niveau des hautes eaux de conception (100 ans) et s'encastre, à l'aide d'une clé, sous le lit naturel de la rivière. Pour prévenir la perte de particules fines et pour éviter que l'empierrement ne pénètre dans la couche de sol sous-jacente, un géotextile de type V sera disposé sous l'enrochement.

Ces travaux nécessiteront la construction de chemins d'accès temporaires compte tenu de la texture sablonneuse du sol, de l'inaccessibilité des talus à partir des berges et de l'exigence de maintenir la circulation sur la route 138 en tout temps. Ces chemins permettront aussi de réaliser les travaux à partir du haut des talus et ainsi éviter la circulation de la machinerie sur le lit de la rivière. Aux endroits où les talus ont plus de 5 m de hauteur, il est possible qu'un accès temporaire par palier soit nécessaire afin d'aménager et enrocher la partie la plus basse du talus. Ces chemins ont été positionnés de manière à réduire leur incidence sur les autres éléments existants (piste cyclable, utilités publiques, belvédères, route 138).

Les talus stabilisés seront ensemencés depuis l'enrochement jusqu'à leur sommet et végétalisés à l'aide de plantations de jeunes plants en multicellules adaptés aux conditions des sols sous-jacents (bien drainés). Sur les talus de pente 2H : 1V, un ensemencement hydraulique de type H3 sera mis en place sur un substrat de 150 mm de terre végétale de type 2 issue de la récupération des déblais et du déchiquetage sur place du bois non commercial provenant du déboisement.

Cette végétalisation permettra de limiter l'érosion et le transport des particules de sable dans le haut du talus.

Les chemins d'accès temporaires seront démantelés à la fin des travaux sur les berges. Selon le cas, ils seront renaturalisés ou transformés en piste cyclable. Dans le cas de la renaturalisation, la structure de chaussée temporaire doit être enlevée et la fondation sous-jacente décompressée sur une épaisseur de 450 mm. Les surfaces à restaurer sont ensuite végétalisées avec un ensemencement hydraulique de type H1 qui est mis en place sur un substrat identique à celui indiqué précédemment. Cette végétalisation est complétée par une plantation de jeunes plants en multicellules.

La fondation de la piste cyclable sera reconstruite dans le secteur des berges stabilisées le long de la route 138. Celle-ci aura la même structure que l'existante et devra excéder de 300 mm chaque côté du revêtement de 2 000 mm de largeur. Cette fondation est composée de deux (2) couches successives dont la première de MG-20 (150 mm d'épaisseur minimale) posée sur la deuxième de MG-112 ou matériaux conformes au MG-112 (300 mm).

Deux (2) belvédères positionnés en porte-à-faux sur le talus érodé seront démolis et relocalisés.

Deux (2) poteaux électriques situés dans les limites prévues des travaux seront soutenus afin d'éviter toute rupture de service local de télécommunication durant la construction.

## **8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet**

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet. Indiquer si des autochtones sont présents dans le secteur.

Décrire aussi les principales contraintes prévisibles : zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.

Le secteur des travaux se trouve à proximité de la réserve autochtone de Mingan où vit la communauté des Innus d'Ekuanitshit. Il est localisé sur les berges de la rivière Mingan dont la hauteur moyenne (2,9 m en zone A et 5,3 m en zone B), la pente (1,5 H : 1V) et la nature sablonneuse des talus augmentent le risque de décrochement du sommet.

Une partie des berges de la zone B supporte déjà un empierrement mis en place en 1970 qui accentue l'érosion observée en amont.

La rivière Mingan est répertoriée comme étant un cours d'eau navigable. Son écoulement est influencé par les marées de type semi-diurne avec des vitesses maximales pouvant atteindre 4,21 m/s. Elle comporte aussi des plages de baignade non loin du secteur des travaux.

Du fait de son statut de rivière à saumon et d'habitat d'autres espèces de poisson (omble de fontaine, esturgeon noir, gaspareau, alose savoureuse, poulamon atlantique, anguille d'Amérique), le cours d'eau constitue le principal élément sensible pour la réalisation des travaux projetés.

Le Conseil des Innus de Mingan (Ekuanitshit) administre une pourvoirie (le Complexe Manitou Mingan) qui y organise des activités de pêche sportive durant les mois de juin à juillet.

Au lieu des travaux projetés, la piste cyclable et deux (2) belvédères sont actuellement hors service à cause de l'érosion très agressive qui a décroché une partie du terrain support. Les poteaux d'utilités publiques et la route 138 constituent les autres infrastructures riveraines mises en péril à court terme par la progression de l'érosion. Il importe de rappeler que la route 138 est l'unique lien routier entre les résidents de la réserve de Mingan et les autres municipalités du Québec.

L'étude archéologique qui a été réalisée en 2010 par Ethnoscop, dans le cadre du projet de la route de contournement de Mingan, a révélé la possible présence de patrimoine archéologique dans les limites des travaux. Toutefois, vu les dommages déjà effectués par l'érosion des berges en cours, il est peu probable que des spécimens archéologiques soient présents dans ce secteur. Les renseignements obtenus auprès du Conseil des Innus de Ekuanitshit nous confirment qu'il n'y a aucun potentiel archéologique à l'intérieur des limites des travaux.

## **9. Principaux impacts appréhendés**

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

L'enrochement est réduit aux endroits spécifiques où l'étude hydraulique a démontré des vitesses excessives afin de minimiser son impact sur le milieu naturel. En estimant à 566 m sa longueur et 3,0 m sa largeur d'emprise sous la côte de pleine mer supérieure grande marée (2,57 m en géodésique), l'enrochement produirait un empiétement de 1 698 m<sup>2</sup> dans la rivière Mingan.

Le déboisement sera aussi limité au strict minimum (environ 5 000 m<sup>2</sup>) afin de maintenir la stabilité du haut des talus grâce à la végétation naturelle laissée en place. Les membranes de géotextile sous les remblais des chemins d'accès temporaires préserveront aussi le patrimoine floristique local.

Les travaux auraient aussi des impacts négatifs sur la rivière, sa faune et les activités de pêche sportive qu'elle supporte. La construction et le démantèlement des chemins d'accès, le reprofilage du haut des talus et la mise en place mécanique des empierrements présentent un risque de transfert de contaminants dans l'eau pouvant en affecter la qualité (matières en suspension, hydrocarbures, huiles et lubrifiants). Les travaux s'effectueront en hiver où les berges gelées offriront de meilleures conditions de stabilité des talus et de sécurité pour les travailleurs. Diverses autres mesures d'atténuation sont prévues pour contrôler les déversements, l'érosion et les sédiments notamment l'utilisation de :

- trousses de déversements;
- pierres nettes débarrassées de sédiments fins de moins de 5 mm pour les empierrements;
- rideaux de turbidité (travaux dans l'eau) pour le confinement des sédiments;
- batardeaux étanches pour l'empierrement;
- huiles végétales biodégradables dans la machinerie.

Les travaux feront l'objet d'un devis 185 qui encadrera l'ensemble des mesures de protection de l'environnement mises en œuvre durant le chantier.

La navigabilité de la rivière et la libre circulation des poissons et des embarcations seront maintenues en tout temps durant les travaux. La pourvoirie sera informée de l'horaire des travaux au moins deux (2) semaines avant leur réalisation.

Une demande d'analyse du potentiel archéologique sur le site des travaux sera envoyée à notre service interne, à Québec.

## **10. Calendrier de réalisation du projet**

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Le MTQ a inscrit la réalisation des travaux à sa programmation 2017-2018. La disponibilité budgétaire pour la construction sera confirmée à ce moment. Si cette prévision est respectée, les travaux débuteraient par le déboisement à l'automne 2016 ou à l'hiver 2017. S'en suivraient alors la construction des chemins d'accès, le reprofilage du haut des talus ainsi que et la mise en place des enrochements qui s'échelonnent sur neuf (9) semaines.

## **11. Phases ultérieures et projets connexes**

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

S.O.

## **12. Modalités de consultation du public**

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact, incluant les échanges avec les autochtones.

En cours d'étude d'impact, il est prévu rencontrer les édiles municipaux, la population et les intervenants locaux concernés par le projet afin de leur présenter l'état d'avancement du projet et d'écouter leurs commentaires. Par la suite, s'il y a lieu, les demandes du milieu seront analysées par le MTQ afin d'établir si elles peuvent être intégrées au cadre du projet.

Enfin, suite à l'obtention de la confirmation de la recevabilité du projet, le projet sera présenté en consultation publique organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

### 13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

S.O.

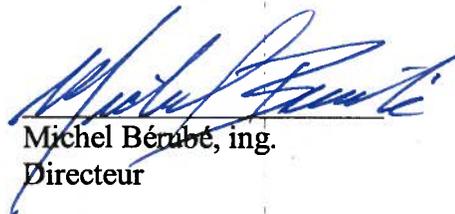
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

 2015.06.03

Préparé par : Simon Bikay, biol.

Signé le 4 juin 2015

par

  
Michel Bérubé, ing.  
Directeur

## **ANNEXE 1 : PLAN DE LOCALISATION**

Nature des travaux: **ANNEXE 1  
STABILISATION ET PROTECTION DE TALUS DE LA RIVIÈRE MINGAN**



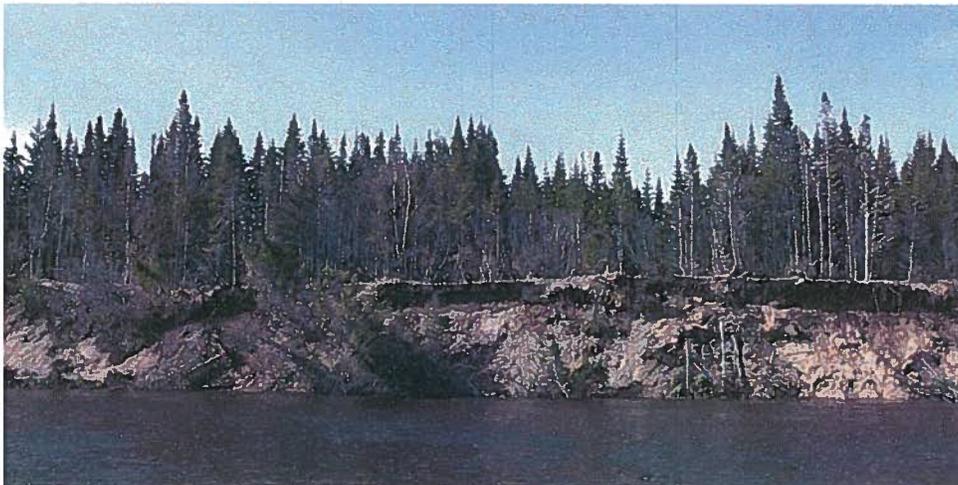
N° de dossier: 670X-XX-XXXX	N° de plan:	N° de projet: 154090494
--------------------------------	-------------	----------------------------

Route: <u>138</u>	Nombre de voies: _____	<input type="checkbox"/> Divisées
Chemin: _____		<input type="checkbox"/> Non divisées
Municipalité: <u>Longue-Pointe-de-Mingan, M</u>	Accès: _____	<input type="checkbox"/> Contrôlé
		<input type="checkbox"/> Libre
MRC: <u>Minganie</u>	Emprise minimale: _____	mètres
Circons. élect.: <u>Duplessis</u>	Longueur: <u>0,5</u> _____	kilomètre(s)
	Chainages: <u>138-11-060 9+660 à 9+880</u>	
	<u>138-11-080 10+420 à 10+700</u>	

**ANNEXE 2 : DOSSIER PHOTOS**



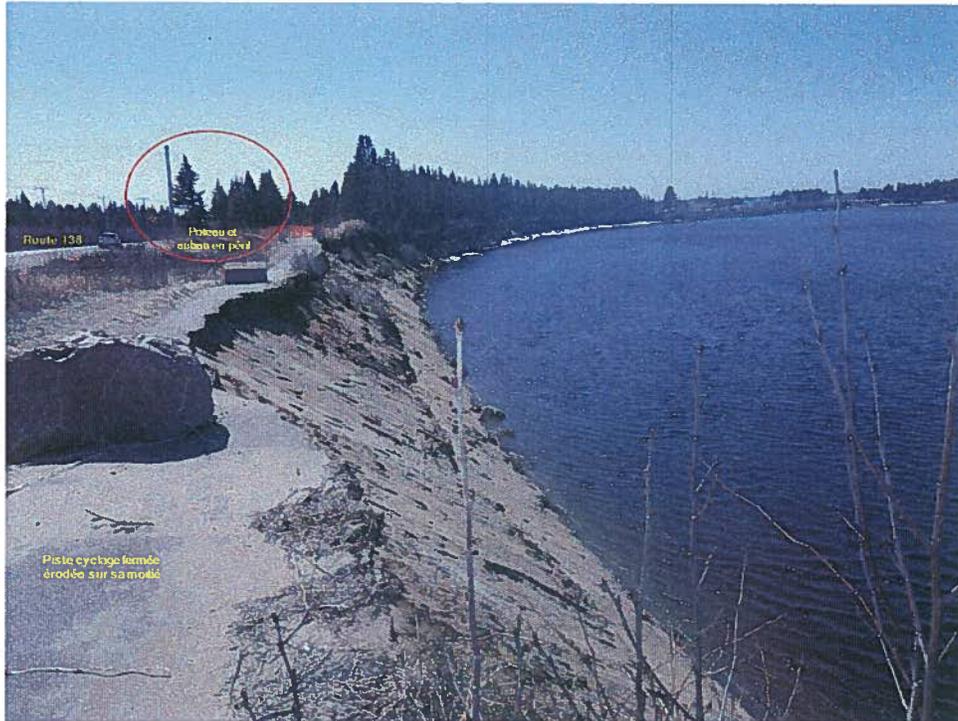
a) Localisation d'un foyer d'érosion provoqué par l'empierrement existant



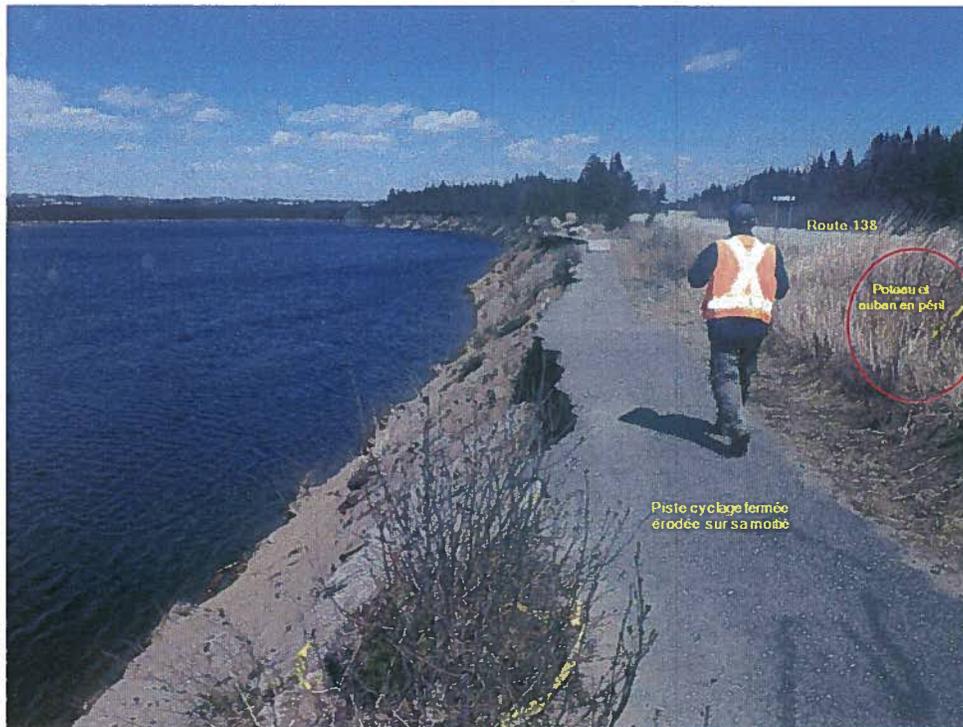
b) Talus abrupts et érodés dans la zone A



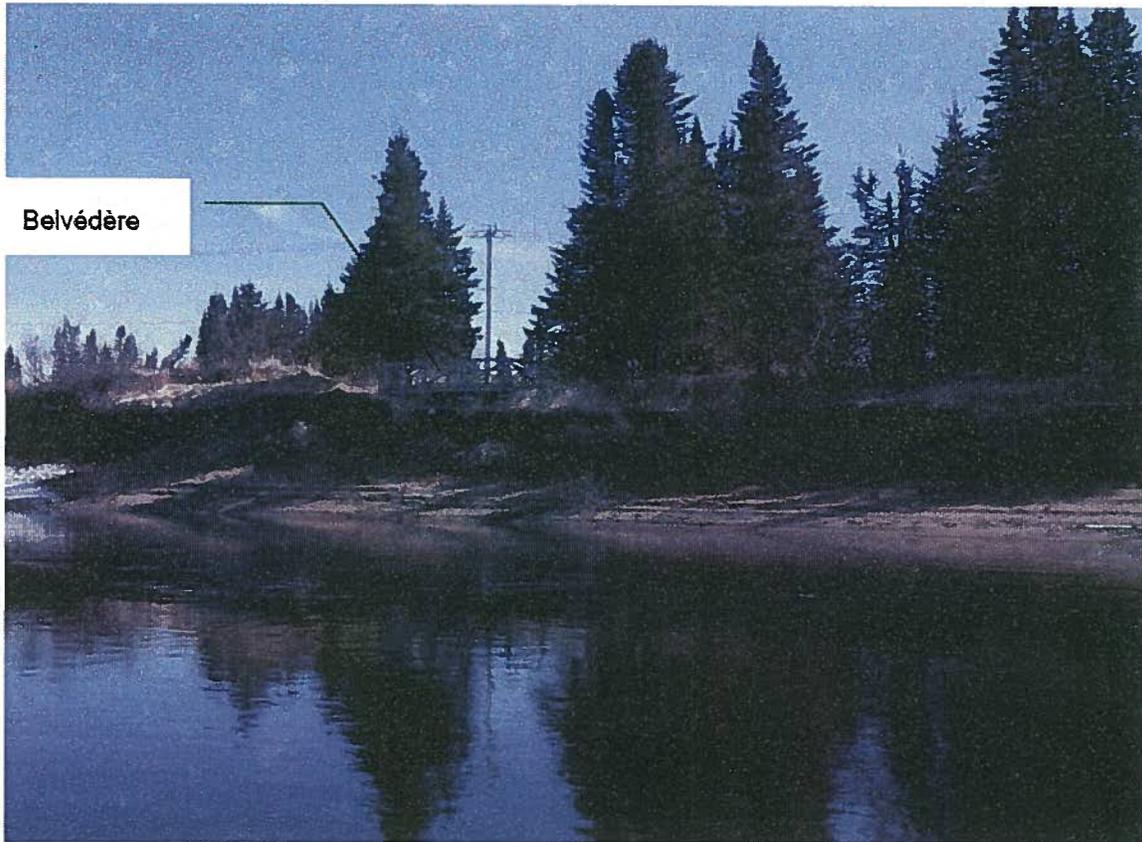
c) Avancement de l'érosion vers la route 138 (Zone B)



d) Avancement de l'érosion vers la route 138 en Zone B (vue de l'est)



e) Avancement de l'érosion vers la route 138 en Zone B (vue de l'ouest)



f) Belvédère 1 en porte-à-faux sur le talus érodé et devant être relocalisé



g) Belvédère 2 en bordure du talus érodé et devant être relocalisé

**ANNEXE 3 : PLAN DE PROTECTION DES BERGES**

