

## Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le [http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois\\_reglem.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm).

---

---

# *Rapport d'analyse environnementale*

**Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du  
Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul sur le territoire  
de la Ville de La Malbaie, secteur Saint-Fidèle**

**Dossier 3211-05-397**

**Le 15 mars 2005**

---

---



## Équipe de travail

### Du Service des projet en milieu terrestre :

Chargé de projet :	Madame Valérie Saint-Amant
Analyste :	Monsieur Éric Thomassin
Supervision administrative :	Madame Linda Tapin, chef de service
Coordination :	Monsieur Luc Valiquette Coordonnateur - Projets de transports
Révision de textes et éditique :	Madame Valérie Blais, secrétaire



## Sommaire exécutif

Le projet faisant l'objet de la présente analyse consiste au réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul sur le territoire de la Ville de La Malbaie, dans le secteur Saint-Fidèle. Ce projet du ministère des Transports (MTQ) vise à assurer la sécurité et le confort des usagers, autant des routes secondaires que de la route 138, en améliorant les distances de visibilité aux carrefours et sur la route nationale ainsi qu'en normalisant cette dernière.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne le réaménagement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une infrastructure routière dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

Plus précisément, ce projet vise à réaménager les intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul avec un angle s'approchant de 90°. L'initiateur de projet propose également la réfection des premiers 400 mètres de la route 138 actuelle et le déplacement de la route de 17,5 mètres vers le nord de l'axe actuel, à partir de la rivière à la Loutre jusqu'à 1,16 kilomètre plus à l'est. Le tout afin d'adoucir les pentes, de rehausser le profil longitudinal dans le secteur de la traversée de la rivière à la Loutre et de permettre l'élargissement de la chaussée pour prolonger la voie auxiliaire. Le projet permet aussi la réfection du carrefour du haut de la côte des Jalins et la construction de nouvelles infrastructures de traversée de la rivière à la Loutre sur les routes 138 et du Bas-de-l'Anse. Le coût du projet est évalué à 5,3 millions de dollars et il pourrait être complété en 2008.

Les principaux enjeux du projet concernent l'amélioration de la sécurité routière, les variantes, les acquisitions nécessaires au déplacement et à l'élargissement de l'emprise, la traversée de cours d'eau, le climat sonore, l'approvisionnement en eau potable et l'intégration au paysage traversé. D'une manière générale, le MTQ a proposé différentes mesures de suivi, d'atténuation et de compensation pour tenir compte des impacts du projet. Les recommandations contenues au rapport d'analyse visent essentiellement à préciser les mesures proposées à l'étude d'impact, tels les programmes de suivi sur le climat sonore et sur les aménagements paysagers ainsi que les modalités de traversée des cours d'eau.

L'analyse environnementale du projet a été effectuée, entre le 11 novembre et le 15 décembre 2004, en collaboration avec différentes unités du ministère de l'Environnement (MENV) et d'autres ministères et organismes. La conclusion principale du rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental sous réserve des recommandations prévues au présent rapport.



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet .....	2
1.1 La raison d'être du projet .....	2
1.2 La description générale du projet et de ses composantes .....	5
2. L'analyse environnementale .....	7
2.1 La raison d'être du projet .....	7
2.2 Les variantes .....	9
2.3 Les résultats de la médiation environnementale .....	12
2.4 Les acquisitions .....	13
2.5 La traversée de cours d'eau .....	14
2.6 Le climat sonore .....	15
2.7 L'approvisionnement en eau potable .....	17
2.8 L'intégration au paysage traversé .....	17
Conclusion .....	18
Références .....	20
Annexes .....	23





## Liste des tableaux

TABLEAU 1 : ANALYSE DES ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138, SECTEUR SAINT-FIDÈLE.....	8
TABLEAU 2 : SUPERFICIES DEVANT ÊTRE ACQUISES ENTRE LES LOTS 368 ET 340.....	13

## Liste des figures

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET .....	3
FIGURE 2 : SECTEUR DE LA TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE À LA LOUTRE, VUE VERS L'OUEST.....	10
FIGURE 3 : SECTEUR DE LA TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE À LA LOUTRE, VUE VERS L'EST.....	10

## Liste des annexes

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS, ENTRE LE 11 NOVEMBRE ET LE 15 DÉCEMBRE 2004, DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE .....	25
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET .....	27
ANNEXE 3 : RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138 ET DES INTERSECTIONS DE LA ROUTE DU BAS-DE-L'ANSE ET LE CHEMIN SAINT-PAUL .....	29



## INTRODUCTION

### *L'objet du rapport*

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul sur le territoire de la Ville de La Malbaie par le ministère des Transports (MTQ).

### *Le cadre légal*

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de l'Anse et le chemin Saint-Paul est assujéti 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 (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne le réaménagement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une infrastructure routière dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (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) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu du 21 septembre au 5 novembre 2004.

### *La consultation publique*

À la suite des demandes d'audiences publiques sur le projet, le ministre de l'Environnement a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et de médiation qui a eu lieu du 6 décembre 2004 au 3 février 2005.<sup>1</sup>

### *La consultation gouvernementale*

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée, entre le 11 novembre et le 15 décembre 2004, par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

---

<sup>1</sup> Les principales constatations du rapport de la commission du BAPE sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape210.pdf>

## *Le plan du rapport*

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le projet, sa localisation et sa raison d'être (section 1);
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet (section 2);
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) quant à l'autorisation du projet (section 3).

## **1. LE PROJET**

Ce chapitre comprend la localisation du projet, sa raison d'être ainsi que la description générale du projet et de ses composantes. Ce chapitre reprend l'essentiel des renseignements fournis par les initiateurs du projet dans l'étude d'impact et dans différents documents déposés dans le cadre de la procédure.

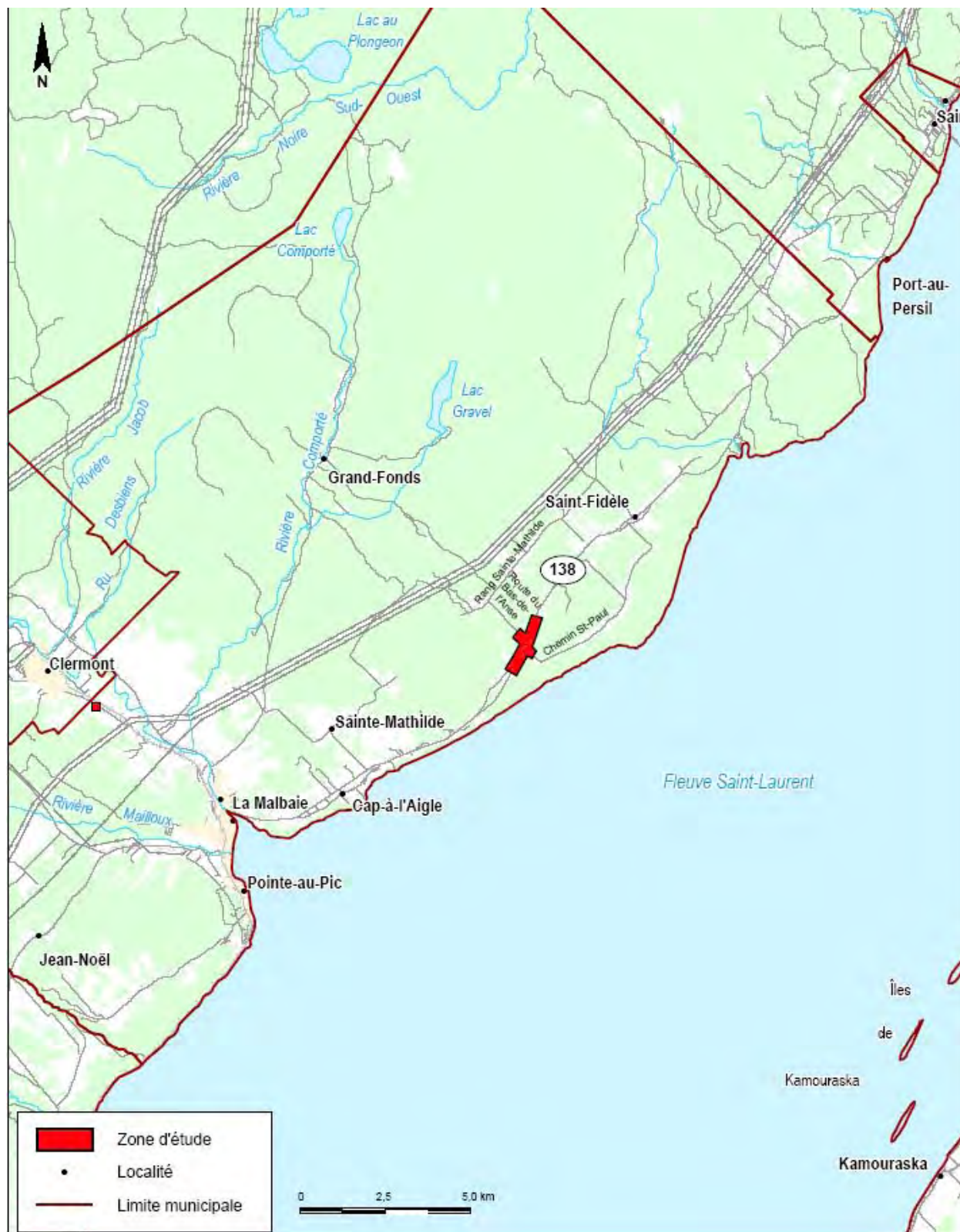
### **1.1 La raison d'être du projet**

La route 138 fait partie du réseau routier national. Elle constitue un axe de développement stratégique majeur pour les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord. En plus d'assurer les échanges entre ces régions, elle est le principal lien routier les reliant à la région de Québec, elle permet les liaisons avec le Saguenay – Lac-Saint-Jean via la route 172 et le Labrador via la route 389. Il faut noter son importance au plan du développement socioéconomique régional. Outre le tourisme, les activités régionales sont fortement liées à l'exploitation des ressources forestières.

La section de la route 138 visée par ce projet se situe dans la région de Charlevoix, à une quinzaine de kilomètres à l'est de la Ville de La Malbaie, dans l'ancienne Municipalité de Saint-Fidèle (figure 1). Le projet consiste à réaménager un tronçon de 1,6 kilomètre de la route 138 ainsi que trois intersections considérées problématiques sur le plan de la sécurité et qui doivent être normalisées.

Les caractéristiques de la circulation dans ce secteur de la route 138 sont estimées à partir des données de 1995. Pour cette année, le débit journalier moyen annuel (DJMA) était de 3700 véhicules et le débit journalier moyen estival (DJME) était de 4500 véhicules. Dans les deux cas, on a noté une proportion de 11 % de véhicules lourds. À partir d'une hypothèse de croissance linéaire de 2 % par année, telle qu'établie par le MTQ pour la route 138, le DJMA a été estimé pour l'année 2002 à 4250 véhicules et le DJME à 5169 véhicules.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact

Bien qu'aucun accident mortel ne soit survenu dans le secteur à l'étude au cours des trois années de référence présentées dans l'étude d'impact (1999 à 2001), le taux d'accidents (1,48) calculé pour le tronçon en question est égal au taux critique (1,48), ce qui démontre un risque élevé d'accident.<sup>2</sup> À l'heure actuelle, aucun accident répertorié n'a été directement relié au manque de visibilité dans les carrefours. Cependant, le potentiel d'accidents demeure élevé.

L'amélioration de la sécurité des usagers, autant de la route 138 que des routes secondaires attenantes, représente l'objectif principal de ce projet. La réalisation de celui-ci, permettrait, selon l'initiateur, d'assurer aux usagers une meilleure visibilité et une plus grande sécurité tout en normalisant les infrastructures.

Les principaux problèmes reliés à ce tronçon concernent les déficiences géométriques au profil vertical de la route 138 qui causent des pertes de visibilités à l'arrêt ou au virage à plusieurs endroits. La géométrie des intersections est également non conforme aux normes actuelles du MTQ.

Il est également à noter que la population affectée (principalement les résidants du rang Sainte-Mathilde - rang contigu à la route du Bas-de-l'Anse) a fait part à plusieurs reprises de la nécessité de remédier rapidement à la situation dangereuse à laquelle ils font face, et ce, auprès des instances municipales et du MTQ.<sup>3</sup>

### *Route 138*

L'emprise moyenne actuelle de ce tronçon est d'un peu plus de 24 mètres avec des voies de roulement de 3,5 mètres et des accotements de 2,5 mètres, dont 1,5 mètre est asphalté. La largeur des voies est conforme pour une route nationale. Cependant, la largeur recommandée pour les accotements est plutôt de 3 mètres. Au droit de la traversée de la rivière à la Loutre, la largeur des voies et des accotements sur le pont totalise seulement 9,55 mètres. La topographie s'abaisse dans le secteur de la traversée de la rivière et engendre un abaissement du profil longitudinal. La voie de dépassement en direction est se termine actuellement à quelques dizaines de mètres avant le pont, et ce, bien que la pente reprenne tout de suite après la traversée de la rivière.

---

<sup>2</sup> Le taux d'accident est calculé selon une formule qui tient compte du nombre d'accidents survenus sur le tronçon à l'étude, de la longueur de celui-ci, de la période d'étude, du DJMA et d'un coefficient statistique. Il faut également souligner que le calcul du taux d'accidents est réalisé pour l'ensemble du tronçon et non pour chacune des intersections puisque les accidents relevés ne sont pas localisés aux intersections.

<sup>3</sup> Cent cinquante-neuf résidants du secteur du rang Sainte-Mathilde ont fait parvenir à la municipalité de Saint-Fidèle, en juillet 1999, une pétition demandant qu'elle intervienne auprès du MTQ pour remédier à la situation prévalant à l'intersection des routes du Bas-de-l'Anse et 138. La Municipalité de Saint-Fidèle a adopté une résolution appuyant la demande des résidants et l'a transmise au MTQ dans les semaines suivantes. Le MTQ a confirmé, en octobre 1999, qu'une étude d'avant-projet serait réalisée pour évaluer les travaux à effectuer. En mars 2001, les citoyens de Saint-Fidèle ont réitéré leur crainte d'accident auprès de la Municipalité qui, à son tour, a fait part au MTQ de ses inquiétudes relativement à tout report des travaux. En mai 2001, le MTQ a répondu à la Ville de La Malbaie qu'il était impossible de corriger les deux intersections sans effectuer des travaux majeurs sur le tronçon.

Les distances de visibilité à l'arrêt sont déficientes dans pratiquement toutes les orientations autant en direction est qu'en direction ouest à l'intersection de la route du Bas-de-l'Anse. Elles sont aussi déficientes en direction ouest et en direction est à l'intersection du chemin Saint-Paul.

#### *Route du Bas-de-l'Anse*

Cette route secondaire, située du côté nord de la route 138, est constituée de deux voies asphaltées d'une largeur de 6,8 mètres et de un mètre d'accotement en gravier. La vitesse permise est de 80 km/h. La forte pente (11,7 % à 27 mètres du bord de la route 138) devant être gravie pour se rendre à l'intersection fait en sorte de réduire gravement la distance de visibilité à l'arrêt (27 mètres tandis que la distance requise est de 170 mètres pour une vitesse de 80 km/h).

Les distances de visibilité de virage à gauche (DVVG) et à droite (DVVD) ne respectent pas la distance requise (distance requise : 371 mètres; DVVG : 122 mètres; DVVD : 187 mètres). Par ailleurs, l'angle à l'intersection est également non conforme. Le DJME en 2002 sur la route du Bas-de-l'Anse s'établit à 528 véhicules, dont 9 % sont des véhicules lourds.

#### *Chemin Saint-Paul*

Le chemin Saint-Paul, situé du côté sud de la route 138, est une route en gravier d'une largeur totale de 6,8 mètres et sur laquelle la vitesse affichée est de 50 km/h. Une forte pente se situe également de ce côté de la route 138, avant d'arriver à l'intersection. Cependant, le profil vertical du chemin Saint-Paul au niveau de l'intersection est relativement plat sur près de 6 mètres. La distance de visibilité à l'arrêt au carrefour ne respecte pas les normes (54 mètres tandis que la distance requise pour une route à vitesse affichée de 50 km/h est de 65 mètres).

La DVVG est également déficiente (126 mètres) et de beaucoup inférieure à la distance recommandée (371 mètres). Par contre, la DVVD est conforme (400 mètres par rapport aux 367 mètres recommandés). L'angle à l'intersection est également inférieur aux normes du MTQ. Le DJME en 2002 équivaut à 144 véhicules, dont aucun camion.

## **1.2 La description générale du projet et de ses composantes**

Le projet consiste à réaménager un tronçon de 1,6 kilomètre de la route 138 sur le territoire de la Ville de La Malbaie dans le secteur Saint-Fidèle. Deux variantes ainsi que le statu quo ont été évalués.

#### *Les variantes*

La première variante (A) proposée par l'initiateur de projet viserait à réaménager de façon sécuritaire les intersections de la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul avec un angle se rapprochant de 90°. Cette option viserait également à rendre ce tronçon de la route 138 conforme aux normes actuelles et à corriger le profil horizontal aux endroits où la visibilité à l'arrêt est déficiente. Cette variante suivrait le tracé actuel de la route. Le coût de réalisation de cette variante est estimé à 2,7 millions de dollars.



La seconde variante (B) propose de réaménager un tronçon de 1,6 kilomètre de la route 138 incluant la réfection des carrefours de la route du Bas-de-l'Anse, du chemin Saint-Paul ainsi que l'intersection du haut de la côte des Jalins. Afin de corriger le profil bas au niveau de la traversée de la rivière à la Loutre, l'axe de la route 138 serait décalé de 17,5 mètres vers le nord de l'axe actuel, sur une distance de près de 1,2 kilomètre, et nécessiterait des déblais et remblais de quelques mètres par endroits. Ce changement d'axe permettrait également de rallonger la voie auxiliaire pour les véhicules lents de un kilomètre. Le coût de réalisation de cette variante est estimé à 5,3 millions de dollars.

#### *Le projet retenu par l'initiateur*

La deuxième variante a été retenue par le MTQ (annexe 3). Elle serait celle répondant le mieux aux objectifs de sécurité, de confort des usagers ainsi que de conservation de la fonctionnalité de l'infrastructure.

Le projet se présente sous l'aspect d'une route nationale normalisée de type B, soit une route à deux voies de 3,7 mètres chacune, doublée d'accotements de 3 mètres. La largeur de l'emprise nominale serait de 40 à 45 mètres. Ainsi, on procéderait à la réfection des premiers 400 mètres de la route actuelle et au déplacement de la route de 17,5 mètres vers le nord de l'axe actuel, à partir de la rivière à la Loutre jusqu'à 1,16 kilomètre plus à l'est. Le tout afin d'adoucir les pentes, de rehausser le profil longitudinal dans le secteur de la traversée de la rivière à la Loutre et de permettre l'élargissement de la chaussée pour prolonger la voie auxiliaire pour les véhicules lents de un kilomètre vers l'est.

Des travaux de correction et de normalisation seraient réalisés aux deux intersections potentiellement dangereuses, le chemin Saint-Paul et la route du Bas-de-l'Anse, en plus de corriger l'angle au carrefour du haut de la côte des Jalins.

Deux interventions sont prévues au-dessus de la rivière à la Loutre. Premièrement, il est prévu de construire un nouveau pont ou ponceau dans l'axe de la route 138. Deuxièmement, le remplacement du ponceau sur la route du Bas-de-l'Anse devrait être réalisé.

Le coût du projet est estimé à 5,3 millions de dollars et la mise en service du tronçon réaménagé serait prévue pour 2008.

## 2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse des principaux enjeux du projet. L'information ayant servi de base à ce traitement provient de l'étude d'impact, de l'addenda, d'une visite des lieux et des échanges avec différents intervenants lors de la consultation intra et inter ministérielle.

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul sur le territoire de la Ville de La Malbaie, dans le secteur Saint-Fidèle. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable.

Après analyse de l'étude d'impact, outre la raison d'être du projet et les variantes, il apparaît que les principaux enjeux du projet sont relatifs aux acquisitions et aux impacts sur la rivière à la Loutre. Des impacts sur le milieu bâti (bruit, qualité de l'eau potable) et la modification du paysage seront également traités.

### 2.1 La raison d'être du projet

Le projet vise en premier lieu à remédier à la situation problématique vécue par les usagers aux intersections de la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul. L'objectif principal à atteindre est une plus grande sécurité pour chacun des usagers, qu'ils circulent sur la route 138, sur la route du Bas-de-l'Anse ou sur le chemin Saint-Paul. Une distance de visibilité insuffisante est notée pour chacune des routes dans le secteur des intersections. En second lieu, le MTQ cherche à améliorer le confort des usagers de la route 138 principalement.

L'intersection de la route du Bas-de-l'Anse avec la route 138 est identifiée dans le Plan de transport de Charlevoix (Plan d'action) comme présentant des anomalies sur le plan géométrique.<sup>4</sup> Son réaménagement devrait contribuer à améliorer la circulation et la sécurité, principalement sur la route 138. L'intervention est considérée prioritaire et fait partie des projets devant être réalisés au cours des cinq premières années du plan.

L'étude de sécurité routière, réalisée à partir de l'analyse des accidents survenus sur le tronçon, ne démontre pas clairement que les intersections représentent un danger pour la circulation puisqu'aucun accident ne s'est produit dans les limites des carrefours. À ce propos, le Plan de transport de Charlevoix n'identifie pas le secteur à l'étude comme une zone problématique par

---

<sup>4</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de Charlevoix, Plan d'action, 2003*, 44 p.

rapport à la gravité des accidents. Cependant, les distances de visibilité sont réellement déficientes et cette situation, particulièrement aux carrefours, engendre un sentiment d'insécurité auprès des usagers.

Les statistiques démontrées dans l'étude de sécurité routière ne s'étalent que sur trois années. Elles permettent cependant de constater que le taux d'accidents (1,48) calculé est égal au taux critique (1,48), ce qui représente une situation dangereuse où les risques d'accidents peuvent être élevés. Il faut toutefois souligner que cette qualification doit être apposée à l'ensemble du tronçon puisque les accidents relevés ne sont pas situés aux intersections.

Le tableau des accidents (tableau 1) indique que la majorité des accidents correspond à des pertes de contrôle (82 %) et que 66 % de celles-ci sont survenues en saison hivernale. On remarque également qu'une part importante des accidents est survenue au cours de la fin de semaine (64 %). L'initiateur du projet associe les causes probables de cette situation à l'entretien hivernal ne produisant pas les mêmes résultats sur semaine qu'en fin de semaine,<sup>5</sup> à la vitesse plus élevée pratiquée les fins de semaine de même qu'à la présence policière plus discrète également les fins de semaine.

TABLEAU 1 : ANALYSE DES ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138, SECTEUR SAINT-FIDÈLE

Année	Mois	Jour	Jour Semaine	Heure	Pers. Tuées	Acc. Mortels	Blessés		DMS*	Code d'impact	Localisation	Hiver	Nuit	Fin de semaine
							Graves	Légers						
1999	08	18	Mercredi	13.00					1	8	500m-E			
1999	10	23	Samedi	14.10					1	8	550m-E			1
2000	4	8	Samedi	12.00					1	8	500-m-E	1		1
2000	4	8	Samedi	13.20					1	8	200m-E	1		1
2000	8	5	Samedi	02.00			1			4	600m-E		1	1
2000	10	5	Jeudi	19.24					1	4	700m-E		1	
2000	10	29	Dimanche	13.00					1	8	650m-E	1		1
2000	11	26	Dimanche	17.35					1	8	700m-O	1	1	1
2001	7	14	Samedi	11.00			1			8	150m-O			1
2001	11	2	Vendredi	18.55					1	8	900m-O	1	1	
2001	11	26	Lundi	11.20					1	8	150m-E	1		
<b>Total</b>					<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>9</b>			<b>6</b>	<b>4</b>	<b>7</b>

Nombre total d'accidents

**11**

**Code d'impact :**

8 : perte de contrôle

4 : collision avec un objet fixe

Source : Étude d'impact

**Note :** Le nombre de mètres indique la localisation de l'accident à l'est ou à l'ouest de la route du Bas-de-l'Anse.

\*DMS : dommages matériels seulement

En réponse aux questions posées concernant ces causes probables, le MTQ signale que l'entretien hivernal de la route 138 est normalisé (notamment en ce qui concerne l'utilisation d'abrasifs et de fondants), mais qu'une circulation moins dense sur la route peut entraîner une réaction moins rapide des fondants sur la couche asphaltée. Quant à la surveillance policière, il

<sup>5</sup> La circulation est légèrement inférieure la fin de semaine par rapport à la semaine, soit d'environ 10 %, ce qui n'est toutefois pas suffisant pour établir une corrélation.

n'est pas du ressort du MTQ, mais plutôt à la Sûreté du Québec de déterminer la fréquence des opérations de surveillance sur le réseau routier.

Quoiqu'il en soit, le principal problème de sécurité relevé dans le secteur est le manque de visibilité à l'arrêt et dans les manœuvres de virage et de meilleures conditions d'entretien et de surveillance ne pourraient régler ces déficiences. Bien qu'aucun accident ne soit, à ce jour, directement relié au manque de visibilité dans les carrefours, il n'en demeure pas moins que le risque d'accidents reste hautement potentiel.

Par ailleurs, la variante retenue par l'initiateur propose de prolonger la voie auxiliaire pour les véhicules lents de un kilomètre. Cet élément bonifie le projet de réaménagement des intersections par l'augmentation des possibilités sécuritaires de dépassement dont la topographie est particulièrement accidentée et où la proportion de véhicules lourds est élevée. Globalement, les possibilités de dépassement dans le secteur sont nettement en dessous du niveau souhaitable.<sup>6</sup>

De plus, des travaux au pont de la route 138 au-dessus de la rivière à la Loure doivent être réalisés à court terme. Le Plan de transport de Charlevoix identifie cette infrastructure de traversée comme ayant un indice d'état des structures (IES) sous le seuil d'intervention<sup>7</sup>.

La sécurité des usagers représente l'enjeu le plus important relié à la réalisation ou la non-réalisation de ce projet. En outre, rappelons que ce sont les résidants du secteur qui ont demandé à ce que le MTQ remédie à la situation d'insécurité chronique vécue par les usagers des intersections. Ils sont en faveur de la réalisation du projet.

*L'examen de la raison d'être du projet permet de croire que ce projet est justifié et qu'il est pertinent d'intervenir dans le secteur des intersections de la route du Bas-de-l'Anse et du chemin Saint-Paul à La Malbaie, principalement pour des raisons de sécurité routière.*

## 2.2 Les variantes

La comparaison des variantes permet de constater que la première variante (A) se limite strictement à des travaux de correction de l'angle des intersections, de normalisation du tronçon de la route (largeur de l'emprise, élargissement des accotements) sur un kilomètre (à partir du passage du pont jusqu'au chaînage approximatif de 3+000) et de correction de pentes dans les

---

<sup>6</sup> On retrouve 10,8 km de possibilités de dépassement par marquage au sol en direction ouest (11 %) et 9,9 km (10 %) en direction est sur les 100 km (50 kilomètres de part et d'autre du tronçon à l'étude) suggérés. On peut augmenter ces valeurs de 11,8 km de voies auxiliaires en direction ouest et de 15 km en direction est. Cependant, la majeure partie des voies auxiliaires de l'ensemble du secteur de 100 km se retrouve du côté ouest du projet, essentiellement pour le lien routier à quatre voies séparées entre La Malbaie et Clermont (environ 9 km). Le niveau souhaitable de possibilité de dépassement pour une route nationale avec un débit routier moyen supérieur à 2000 véhicules/jour est de 60 %.

<sup>7</sup> L'indice d'état des structures (IES) est un outil interne au ministère des Transports permettant d'évaluer les besoins d'entretien des ouvrages. Le calcul de l'indice tient compte de l'état des fondations, des systèmes structuraux et des surfaces de roulement. Des travaux doivent être planifiés lorsque l'indice est inférieur à un certain seuil.

secteurs où la visibilité à l'arrêt est déficiente. La reconstruction du pontceau de la route du Bas-de-l'Anse au-dessus de la rivière à la Loutre fait également partie des interventions.

FIGURE 2 : SECTEUR DE LA TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE À LA LOUTRE, VUE VERS L'OUEST



Source : M<sup>me</sup> Valérie Saint-Amant, visite de terrain

FIGURE 3 : SECTEUR DE LA TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE À LA LOUTRE, VUE VERS L'EST



Source : M<sup>me</sup> Valérie Saint-Amant, visite de terrain

La seconde variante (B) vise à réaliser les mêmes interventions, mais en plus propose une modification de l'axe de la route 138 afin de rehausser le profil de la route au niveau de la

traversée de la rivière à la Loutre. Ce rehaussement exige de débiter les travaux un peu plus en amont, soit aux environs du chaînage 1+500. Le déplacement de l'axe de la route permettrait également d'allonger de un kilomètre la voie auxiliaire pour les véhicules lents se terminant actuellement à quelques mètres avant le pont.

Il a été constaté, lors d'une visite de terrain, que la route, en pleine montée (en direction est), s'abaisse effectivement à la traversée de la rivière puis reprend la montée jusqu'en haut de la pente en courbe vers le nord, où se trouve le carrefour du chemin Saint-Paul. Ce dernier n'est visible de la route 138 que lorsque l'on arrive en haut de la pente, soit tout juste à quelques mètres de l'intersection.

La modification de l'axe de la route permettrait d'ajuster le profil de la route par un remblai de près de deux mètres dans le secteur de la traversée permettant de combler la dépression pour niveler la pente. L'ascension de celle-ci serait par ailleurs facilitée par le prolongement de la voie auxiliaire. Un second avantage du décalage de l'axe de la route est qu'il permet d'épargner les résidences M14 et M15 (pour localiser les résidences, voir l'annexe 3) situées à l'est de la route du Bas-de-l'Anse. Ces dernières se retrouveraient face à un important remblai rendant difficile leur raccordement à la route, ce qui, par conséquent, imposerait l'acquisition ou le déplacement de ces résidences.

Par ailleurs, chacune des options de réaménagement implique le déplacement ou l'acquisition de résidences. La variante A requiert l'acquisition de 5 résidences contre quatre pour la variante B. Trois résidences (M10, M11 et M12) sont touchées quelle que soit la variante choisie. Ces trois résidences sont situées à seulement quelques mètres de la chaussée. La mise aux normes de la route implique nécessairement d'empiéter sur les terrains, voire sur les résidences elles-mêmes. L'emprise sera élargie à 40 mètres alors qu'elle est actuellement de 24 mètres seulement, en moyenne sur le tronçon. Le remblai de près de deux mètres situé à l'approche de la traversée de la rivière élèverait le profil de la route, ce qui rendrait ardu le raccordement à la route pour la résidence M9. Les résidences sont localisées à l'annexe 3.

Comme la sécurité est le critère principal de la réalisation de ce réaménagement, il est essentiel de comparer les variantes sur cet aspect. À la lumière des informations présentées dans l'étude d'impact et dans le document de réponses aux questions et commentaires, chacune des deux variantes semble offrir le même niveau de sécurité en ce qui a trait à la distance de visibilité et au réaménagement des intersections puisque chacune effectue des correctifs similaires concernant ces problèmes. La correction de l'intersection de la côte des Jalins, permise par la variante B, s'ajoute comme un bénéfice supplémentaire sur le plan de la sécurité. La variante B présente également un allongement de la voie auxiliaire ce qui représente un gain sur le plan des possibilités de dépassement sécuritaire et sur la fluidité, autant sur le tronçon à l'étude que sur le plan régional. Par contre, les usagers du chemin Saint-Paul devront effectuer une manœuvre un peu plus longue pour traverser les doubles voies en direction est pour s'introduire sur la voie en direction ouest. Le MTQ admet que le temps requis pour traverser les voies serait plus long, mais il serait compensé par une meilleure visibilité, ce qui annulerait cet inconvénient.

Les coûts de réalisation passent du simple (2,7 millions de dollars) au double (5,3 millions de dollars) de la variante A à la variante B. Les coûts associés à la variante B sont facilement compréhensibles puisque celle-ci propose des interventions supplémentaires par rapport à la variante A. L'acquisition d'une bande de terrain, des travaux de remblai, le remplacement du

pont de la route 138 et l'addition du réaménagement de l'intersection de la côte des Jalins expliquent ces coûts.

En ce qui a trait aux aspects du milieu naturel, la variante B devrait générer plus d'impact sur les peuplements forestiers et sur la qualité de l'eau de la rivière à la Loure. L'aménagement de la nouvelle voie implique l'acquisition d'une superficie de terrain composée principalement de terrains non forestiers (classés terrains agricoles de faible valeur) et de peuplements mélangés en régénération ayant déjà fait l'objet d'une coupe totale. De petites superficies boisées (plantations d'épinettes blanches et de pins gris) devront néanmoins être rasées pour faire place aux réaménagements des carrefours, quelle que soit la variante retenue.

Les travaux de reconstruction des traversées de la rivière à la Loure risquent aussi de créer des impacts sur la qualité de l'eau et de l'habitat. Comme la variante B implique la reconstruction des deux traversées (route du Bas-de-l'Anse et route 138), les impacts devraient être vraisemblablement plus importants. Par ailleurs, le déplacement de l'axe de la route plus au nord ferait en sorte d'ériger un remblai important dans un secteur en forte pente (du côté de la rivière). Les travaux généreront certainement de l'érosion et du transport de sédiments vers la rivière à la Loure. Néanmoins, ces impacts seraient de nature temporaire puisque ressentis principalement lors de la phase de construction. Si des mesures d'encadrement efficaces sont prises par l'initiateur de projet, ces impacts devraient être mineurs.

Quant aux impacts sur le milieu humain, les différences les plus importantes sont sur le plan des puits d'eau potable. Selon les informations tirées de l'étude d'impact, la variante A n'aurait aucun impact sur les puits d'eau potable, n'entraînant aucune expropriation directe. La variante B, à l'inverse, impliquerait l'expropriation de trois puits localisés dans l'emprise (desservant les résidences M9 et M11 et sur le terrain de la résidence M12 – ce puit n'est plus utilisé) en plus d'augmenter les risques d'augmentation des concentrations de chlorure de deux autres puits (desservant les résidences M10 et M12). Selon l'étude de puits réalisée par l'initiateur de projet, ces deux derniers puits seraient déjà contaminés par les chlorures de même que l'autre puits situé sur le terrain de la résidence M12. Comme ces quatre résidences devraient également être acquises ou déplacées, chacun des puits le serait aussi.

Enfin, la variante B nécessite l'acquisition d'une bande de terrain au nord de la voie actuelle, le long de l'axe projeté, en plus des terrains situés aux nouvelles intersections. La bande de terrain ne représente pas une forte valeur et représente, en général, moins de un hectare par lot touché.

*À la lumière des informations soumises, le choix de la variante B est justifié par les gains sur le plan de la sécurité. Les différences concernant les impacts sur les milieux naturels et humains entre les deux variantes étant peu significatives, il apparaît que la variante B devrait mieux répondre aux objectifs de réalisation du projet tels que définis par le MTQ.*

### **2.3 Les résultats de la médiation environnementale**

Au cours de la période d'information et de consultation publiques tenue par le BAPE, du 21 septembre au 5 novembre 2004, une demande d'audience publique a été adressée au ministre de l'Environnement. Compte tenu de la nature des préoccupations des requérants, le ministre a confié au BAPE un mandat d'enquête et de médiation. Ce mandat s'est tenu du 6 décembre 2004

au 3 février 2005. Les préoccupations des requérants portaient sur les différents impacts (visuels, sonores, acquisitions, remblais) pouvant affecter leur propriété.

Afin de rendre les impacts du projet acceptables pour les requérants, le MTQ s'est engagé auprès de ceux-ci à leur rétrocéder une bande de terrain et à revoir l'aménagement du fossé en façade de leur propriété. La rétrocession de la bande de terrain implique la Ville de La Malbaie. Cette modification a donné satisfaction aux requérants. En échange de ces engagements, les requérants ont retiré leur demande d'audience publique.

*Il apparaît que les engagements du MTQ lors de la médiation environnementale améliorent le projet pour les requérants sans engendrer d'impacts inacceptables à une tierce partie. En conséquence, les engagements du MTQ et la résolution de la Ville de La Malbaie, présentés à l'annexe 3 du rapport du BAPE (n° 210) concernant le projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, devraient faire partie des conditions d'autorisation du projet.*

## 2.4 Les acquisitions

Tel que décrit dans l'analyse des variantes, quatre résidences, cinq puits d'alimentation en eau potable ainsi qu'une bande de terrain longue d'un peu plus de un kilomètre devront être acquis pour procéder à la réalisation du projet.

Pour chacune des résidences touchées, la possibilité de déplacer la maison sur le terrain du propriétaire sera envisagée avant d'entreprendre des procédures d'acquisition. Les résidences M11 et M12 pourront probablement être relocalisées sur leur propre terrain puisque des superficies sont encore vacantes. Cependant, le terrain de la résidence M10 est coincé entre la route et la rivière à la Loutre, ce qui limite les possibilités de relocalisation. Quant à la résidence M9, l'étude d'impact ne spécifie pas s'il y a possibilité de la relocaliser sur le terrain du propriétaire. Chacune de ces résidences verra également son puits d'alimentation en eau potable exproprié, soit pour des raisons de rapprochement de l'emprise, soit parce que les risques de contamination par les chlorures sont élevés. Le cinquième puits exproprié est déjà contaminé et n'est plus utilisé à l'heure actuelle.

TABLEAU 2 : SUPERFICIES DEVANT ÊTRE ACQUISES ENTRE LES LOTS 368 ET 340

Lot	368	365	362	361	358	355	351	348	347	344	343	341	Total
Superficie comprise dans l'emprise de la route projetée (ha)*	0,25	0,24	0,17	0,27	0,56	0,92	1,00	0,10	1,17	0,10	0,66	0,20	<b>5,64</b>

Source : adapté de l'étude d'impact. \* Superficies approximatives

La bande de terrain à acquérir (5,64 ha) est étalée sur une douzaine de lots et ne comprend généralement que moins d'un hectare par lot (voir le tableau 2). Par ailleurs, les superficies ne sont pas constituées de terrains possédant une valeur agricole ou forestière. Par contre, le réaménagement des intersections empiète sur de faibles superficies (0,037 ha) de plantations de pins gris et d'épinettes blanches situées respectivement aux intersections du chemin Saint-Paul et de la route du Bas-de-l'Anse.



Le MTQ prévoit appliquer des mesures d'atténuation traditionnelles telle la négociation des indemnités avec les propriétaires concernés, et ce, conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation pour la construction d'infrastructures routières. Même si les deux parties sont satisfaites de l'entente négociée, l'impact des acquisitions (ou déplacements) de résidences conserve son importance moyenne compte tenu de sa nature permanente.

*Le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation ou de compensation couramment utilisées lors des expropriations font en sorte que les impacts sur le milieu bâti sont acceptables.*

## **2.5 La traversée de cours d'eau**

Les travaux de reconstruction du ponceau de la route du Bas-de-l'Anse et du pont de la route 138 généreront des impacts sur la rivière à la Loutre. Il s'agit principalement d'impacts temporaires associés à la phase de construction. Ces impacts consistent à la remise en suspension de particules dans l'eau qui ferait en sorte d'augmenter la turbidité de l'eau.

Selon les informations fournies dans l'étude d'impact, cette section de la rivière n'est pas utilisée comme habitat pour les espèces telle l'omble de fontaine ni d'aucune espèce désignée ou susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec. Bien que l'habitat présent dans le secteur à l'étude semble propice à l'alimentation, l'alevinage et la croissance des jeunes ombles de fontaine, la présence de très fortes pentes situées du côté sud de la route 138, dont une chute infranchissable directement à l'amont du pont de la route 138, empêchent les poissons de remonter le courant (le dénivelé entre la route 138 et le fleuve équivaut à près de 400 mètres sur environ un kilomètre). Par conséquent, la présence d'ombles de fontaine dans cette section de la rivière serait fortuite et résulterait de la présence de quelques individus seulement provenant de secteur beaucoup plus en amont. Par ailleurs, la rivière à la Loutre n'est utilisée pour l'alimentation en eau potable par aucune résidence située en aval des travaux.

Bien que l'initiateur de projet indique que des ouvrages de contrôle seront utilisés pour réduire la dispersion des particules dans l'eau de la rivière, une attention particulière devra être portée aux travaux de remblayage tout le long du déplacement de l'axe de la route 138 vers le nord. En effet, le remblai augmentera la pente, déjà forte, en plus de la dénuder. Comme la rivière longe la route 138, les sédiments risquent fort d'être lessivés directement vers celles-ci. En outre, un ruisseau intermittent s'écoulant dans la rivière à la Loutre longera également le remblai en plus de traverser la route 138.

L'initiateur de projet propose un suivi de trois ans sur l'état du pont ou ponceau de la rivière à la Loutre, sur la persistance du substrat et sur la présence d'érosion. Nous suggérons que ce suivi inclut également les travaux effectués aux autres traversées de cours d'eau, soit le ponceau de la route du Bas-de-l'Anse au-dessus de la rivière à la Loutre et le ruisseau intermittent longeant et traversant la route 138.

Nous croyons qu'en plus d'utiliser des mesures de captage des sédiments, des techniques de génie végétal devraient être utilisées pour stabiliser les pentes dès la fin des travaux de remblayage. Le suivi de la présence d'érosion à chacune des traversées de cours d'eau et la surveillance des travaux de construction sont les deux éléments les plus importants auxquels il faut s'attarder.

*Étant donné que des principes et des techniques existent tant du côté du MTQ que du MENV, les plans de devis devraient exposer comment seront respectées les recommandations des documents suivants :*

*MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000;*

*MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique, janvier 1992.*

*Il apparaît aussi important, lorsque les conditions le permettent, d'utiliser des techniques de génie végétal pour stabiliser les pentes et de privilégier l'installation de ponceaux qui minimisent les interventions et la mise en suspension de sédiments dans l'eau lors de la construction de l'infrastructure.*

*Dans le but de suivre les impacts du projet et de corriger, si y a lieu, la situation, un suivi devrait être réalisé. Ce suivi devrait porter sur l'efficacité des mesures d'atténuation visant à assurer l'intégrité des milieux hydrique et riverain ainsi qu'à contrer l'érosion du lit et des berges des cours d'eau traversés par l'infrastructure routière.*

## **2.6 Le climat sonore**

En matière de pollution par le bruit, le MDDEP ne dispose pas de normes spécifiques pour les sources telles que les infrastructures routières. Cependant, la pratique administrative poursuivie dans le cadre de l'analyse environnementale de projets routiers consiste, jusqu'à maintenant, à s'inspirer du critère de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qui est de 55 dB(A)  $L_{Aeq\ 24h}$  à l'extérieur des résidences.

Les prévisions et les modélisations présentées à l'étude d'impact indiquent que les conditions sonores demeureront sensiblement les mêmes pour la majorité des riverains. Mentionnons que seulement quatre résidences sur dix-huit se trouvent du côté du réaménagement de l'axe de la route. Les niveaux de bruit aux résidences M14 et M15, situées à l'est de la route du Bas-de-l'Anse et s'éloignant dès lors d'une dizaine de mètres de la route, verront les niveaux sonores les affectant chuter de quelques décibels. Actuellement, ces deux résidences subissent des niveaux sonores élevés (supérieurs à 65 dB(A)  $L_{Aeq\ 24h}$ ). Il faut souligner que ces résidences sont situées à seulement quelques mètres de la chaussée actuelle de la route 138. Les niveaux de bruit devraient s'abaisser de près de cinq décibels à la suite de la réalisation du projet.

Par ailleurs, les résidences déplacées (M11 et M12) plus profondément sur leur terrain devraient également subir des niveaux de bruit inférieurs à ceux ressentis actuellement et qui s'avèrent particulièrement élevés (67 dB(A)  $L_{Aeq\ 24h}$  à la résidence M11 et 66 dB(A)  $L_{Aeq\ 24h}$  à la résidence M12).

Les niveaux de bruits actuels subis par la majorité des riverains de la route 138, dans le secteur à l'étude, sont moyennement à très élevés (plus de 75 % des riverains du secteur à l'étude subissent des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB(A)  $L_{Aeq\ 24h}$ ). Cependant, une telle situation ne pourrait être corrigée à moins de modifier grandement le projet par exemple, par un

contournement ou par des buttes acoustiques. Les mesures physiques d'atténuation du bruit comme les buttes ont besoin de suffisamment d'espace pour leur mise en place et leur coût relativement élevé implique qu'elles sont généralement installées pour un nombre important d'unités de logement. Le secteur à l'étude ne présente pas ces conditions pour que cette solution soit proposée : les résidences ne sont pas suffisamment regroupées ni assez nombreuses et se situent à des distances différentes les unes des autres par rapport à la route. En outre, mentionnons qu'aucune plainte relative au bruit routier n'a été déposée auprès du MTQ provenant des riverains du secteur à l'étude.

L'étude d'impact précise qu'au regard de la politique sur le bruit du MTQ, aucune mesure d'atténuation ne serait requise. L'étude d'impact indique que des relevés sonores seront effectués au moment de la mise en service de la route et cinq ans après. Des rapports seraient produits à chacune des étapes.

Selon notre connaissance, un tel programme de suivi vise généralement à vérifier les impacts potentiels du projet réalisé et à proposer des mesures d'atténuation adéquates dans le cas où les prévisions effectuées dans l'étude seraient dépassées. Le programme devrait comprendre un comptage de circulation dix ans suivant la fin des travaux de réaménagement afin de valider les prévisions de circulation et obtenir une évaluation de l'impact réel sur le climat sonore. Ce programme devrait être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les rapports de suivi devraient être transmis trois mois après chaque série de mesures.

*Étant donné que le projet de réaménagement se localise principalement dans un milieu rural et qu'il ne devrait pas apporter d'amélioration ou de détérioration substantielle du climat sonore à long terme, il apparaît acceptable relativement au bruit routier. Aussi, le MTQ devrait élaborer le programme de suivi du climat sonore décrit sommairement à l'étude d'impact. Ce programme devrait être complété par des comptages de circulation permettant de vérifier les prévisions de l'étude d'impact.*

Par ailleurs, l'étude d'impact est muette sur les impacts sonores en phase de construction pour les résidences riveraines au projet. À l'heure actuelle, nous ne disposons donc pas de suffisamment d'information pour faire une analyse plus approfondie de cet aspect du projet.

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit équivalent ( $L_{Aeq\ 12h}$ ) provenant d'un chantier de construction ne peuvent pas dépasser le niveau équivalent du bruit ambiant ( $L_{Aeq\ 12h}$ ) tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle.

Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à respecter est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements.

*Dans ce contexte, nous recommandons que soit prévu un programme de surveillance environnementale du climat sonore durant la période de construction. Ce programme devrait préciser le processus de mesure des niveaux sonores et les mécanismes d'information de la population.*

## **2.7 L'approvisionnement en eau potable**

Comme le secteur à l'étude est situé en milieu rural, chacune des résidences est approvisionnée en eau potable à partir d'un système d'alimentation en eau individuel ou en petit réseau.

Dans ce secteur à la topographie accidentée, la partie la plus basse correspond à la rivière à la Loutre. De façon générale, les eaux de ruissellement et souterraines s'écoulent en direction de la rivière. Tel que décrit dans la section concernant les acquisitions, cinq puits devront être expropriés. Parmi ceux-ci, trois sont déjà affectés par des teneurs en chlorures et sodium supérieures aux concentrations recommandées par Santé Canada et un quatrième est à risque de l'être.

Le MTQ propose un suivi de chacun des puits risquant d'être affectés par la contamination aux chlorures. Ce suivi doit permettre de préciser leurs caractéristiques actuelles (débit, qualité de l'eau, etc.) et d'évaluer les modifications sur une période de deux ans suivant la mise en service de la route réaménagée. Une conduite d'amenée d'eau située sous la route et desservant des résidences des deux côtés devra également être remplacée lors des travaux de réfection de la route 138.

De plus, des puits d'alimentation en eau potable pourraient éprouver des impacts ponctuels au cours des travaux de construction. Les puits des résidences M14 et M15 (trois puits en tout) pourraient être affectés par une hausse temporaire de la turbidité causée par les travaux de dynamitage à proximité. Bien que l'effet devrait s'estomper une fois les travaux complétés, le MTQ indique que si, pendant les travaux, la turbidité de l'eau devenait trop inconfortable, un filtre à particules pourrait être installé à l'entrée d'eau de la maison concernée jusqu'à ce que la situation soit revenue à la normale.

*Compte tenu de la situation décrite par le MTQ et de l'analyse des impacts, le MTQ devrait élaborer le programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable décrit sommairement à l'étude d'impact.*

## **2.8 L'intégration au paysage traversé**

Comme l'axe de la route sera déplacé, des impacts visuels suivront la réalisation des travaux. Ces impacts seront principalement ressentis par les observateurs fixes, soit les riverains de la route. La réalisation du projet implique également un changement du profil horizontal de la route par des déblais et remblais selon le secteur. Cette modification du profil horizontal aura comme conséquence de remanier considérablement le paysage qu'ont certaines résidences, principalement dans le secteur de la traversée de la rivière, là où le remblai pourrait s'élever à près de deux mètres ainsi que dans le secteur à l'est de la route du Bas-de-l'Anse, où le remblai pourrait s'élever jusqu'à sept mètres (du côté nord seulement).

Par ailleurs, les quatre résidences les plus près de la rivière seront déplacées ou relocalisées, ce qui viendra s'ajouter aux impacts visuels ressentis par les autres riverains. Les résidents des quatre

maisons relocalisées subiront également les impacts visuels de leur propre relocalisation en plus du remblai qui s'élèvera dès lors face à leur propriété.

Pour les observateurs mobiles le changement d'axe sera peu marquant. Par contre, comme la visibilité sera améliorée, l'effet visuel pour les observateurs mobiles devrait être positif.

Le MTQ propose des travaux de décompactage, de terrassement et de reboisement dans les tronçons abandonnés (les trois intersections et l'axe actuel) et de végétalisation des surfaces en remblai ou déblai. Des écrans visuels seraient également installés aux jonctions entre les anciens et les nouveaux tronçons. Le MTQ propose aussi un suivi de deux ans suivant les travaux de végétalisation afin de s'assurer de la reprise des ensemencements et des plantations.

Nous considérons que des impacts sur le milieu visuel sont inévitables dans un projet de réaménagement de route tel que celui à l'étude. Par conséquent, les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur nous semblent suffisantes pour réduire l'impact au minimum.

*Le MTQ est encouragé à harmoniser les abords de la route avec le caractère naturel et forestier du paysage. L'intégration paysagère du projet devrait être prise en compte lors de la planification du projet (plan et devis) ainsi que lors de sa réalisation, et ce, dans le respect du paysage du milieu traversé. Les caractéristiques de ce milieu justifient de chercher à éviter l'artificialisation des abords de la route.*

## CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- du point de vue de la sécurité routière, le projet est justifié et représente le principal enjeu associé à sa raison d'être;
- la variante proposée est celle qui remplit le mieux les objectifs de réalisation tout en minimisant les impacts;
- les résultats de la médiation environnementale devraient être pris en compte dans la décision gouvernementale;
- les mesures de compensation proposées sont adéquates et acceptables pour les riverains devant être relocalisés ou expropriés;
- l'application des mesures de contrôle de dispersion des sédiments et la végétalisation des pentes dénudées devraient suffire à protéger la qualité de l'eau et des habitats potentiels de la rivière à la Loutre et du ruisseau intermittent. Un suivi de ces mesures doit être effectué;

- concernant le climat sonore, les impacts du projet devraient être plutôt faibles et un suivi du climat sonore est prévu. Un programme de surveillance du climat sonore en période de construction est toutefois nécessaire pour les résidences situées à proximité du chantier;
- tel que prévu, un programme de suivi est nécessaire afin de s'assurer de la qualité et de la quantité de l'approvisionnement en eau potable;
- le programme de suivi des aménagements paysagers doit être effectué afin de s'assurer de l'efficacité et de l'intégration des aménagements.

### *Recommandation*

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet, selon la variante retenue par le MTQ, compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental. Enfin, compte tenu des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet, nous sommes d'avis :

*Que le projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul sur le territoire de la Ville de La Malbaie par le MTQ est acceptable au plan environnemental, sous réserve des recommandations prévues au présent rapport.*

*Original signé par :*

---

Valérie Saint-Amant, M. Sc.  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre

---

Éric Thomassin, M.A.T.D.R.  
Analyste  
Service des projets en milieu terrestre

## RÉFÉRENCES

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie. – Transcriptions - Séance tenue le 15 décembre 2004 en soirée, à La Malbaie, 60 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie. – Transcriptions - Séance tenue le 16 décembre 2004 en matinée, à La Malbaie, 82 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie. – Transcriptions - Séance tenue le 16 décembre 2004 en après-midi, à La Malbaie, 60 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie. – Transcriptions - Séance tenue le 12 janvier 2005 en matinée, à La Malbaie, 28 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie - Rapport d'enquête et de médiation no. 210, 3 février 2005, 9 p. et 5 annexes;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive pour le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Ville de La Malbaie, secteur Saint-Fidèle*, décembre 2001;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle par le ministère des Transports, Questions et commentaires*, mars 2004;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul sur le territoire de la Ville de La Malbaie (secteur Saint-Fidèle), Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, août 2004;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet - Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle*, décembre 2001;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle*, préparée par Consortium GGE-BPR, novembre 2003, pagination multiple et 7 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du MENV, Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle, Document complémentaire*, 17 mai 2004, 13 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Réaménagement des intersections de la route 138 avec la route du Bas-de-l'Anse et le chemin Saint-Paul à La Malbaie, secteur Saint-Fidèle, Résumé*, préparé par Consortium GGE-BPR, juin 2004, 20 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de puits route 138, ch. 1+500 @ 3+080, Municipalité : La Malbaie (secteur Saint-Fidèle), circ. élect. : Charlevoix*, préparée par la Direction du laboratoire des chaussées, 12 décembre 2002, 14 p. et 4 annexes.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de Charlevoix, Diagnostic*, 2003, 135 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de Charlevoix, Plan d'action*, 2003, 44 p.;

*Cadre législatif et réglementaire québécois relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :*

- Loi sur la qualité de l'environnement, LRQ, c. Q-2 (chapitre I);
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9;
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques, RRQ, 1981, c. Q 2, r. 19;
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93(1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].





**ANNEXES**



ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS, ENTRE LE 11 NOVEMBRE ET LE 15 DÉCEMBRE 2004, DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE

Les unités administratives suivantes :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles de la Direction des politiques sur l'air;
- le Service de l'aménagement de l'eau et eau souterraine.

Les ministères et organismes suivants :

- le Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- le Ministère de la Culture et des Communications;
- Faune Québec, Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale;
- le Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'environnement forestier;
- le Ministère de la Santé et des services sociaux, Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction de la Capitale nationale, Direction régionale de la santé publique;
- le Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Nunavik;
- Tourisme Québec.

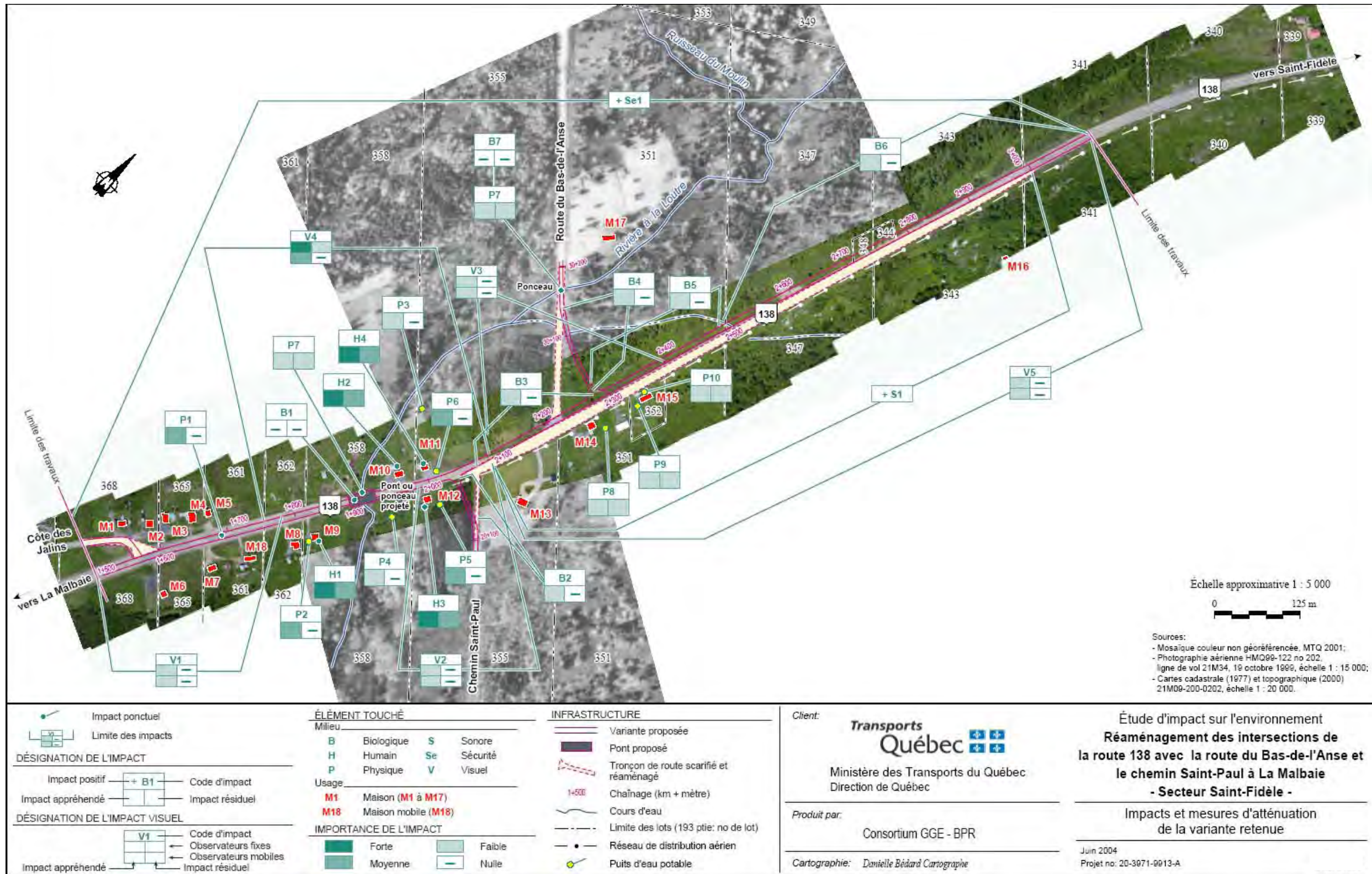


## ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2001-12-13	Réception de l'avis de projet au MENV
2001-12-20	Transmission de la directive par le MENV
2004-01-06	Réception de l'étude d'impact au MENV
2004-08-12	Production de l'avis de recevabilité par le MENV
2004-09-21 au 2004-11-05	Période d'information et de consultation publiques
2004-12-06 au 2005-02-03	Mandat d'enquête et de médiation



ANNEXE 3 : RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138 ET DES INTERSECTIONS DE LA ROUTE DU BAS-DE-L'ANSE ET LE CHEMIN SAINT-PAUL



Source : Résumé de l'étude d'impac



