

---

---

# Rapport d'analyse environnementale

**Projet de réaménagement de la route 138  
secteur Tadoussac-Sacré-Cœur  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-356**

**Le 14 février 2002**

---

---



# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>1. PRÉSENTATION DU DOSSIER .....</b>	<b>1</b>
1.1 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET .....	1
1.2 HISTORIQUE DU DOSSIER .....	3
1.3 DOCUMENTS DE L'ÉTUDE D'IMPACT .....	3
<b>2. CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT .....</b>	<b>4</b>
2.1 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET .....	4
2.2 ANALYSE DES VARIANTES DE TRACÉ .....	4
2.3 DESCRIPTION DU MILIEU .....	5
2.3.1 Milieu naturel .....	5
2.3.2 Milieu humain .....	6
<b>3. PROCESSUS DE CONSULTATION .....</b>	<b>7</b>
3.1 PARTICIPATION À L'EXAMEN DU DOSSIER .....	7
3.2 CONSULTATION PUBLIQUE MENÉE PAR LE BAPE .....	8
<b>4. ANALYSE DU PROJET .....</b>	<b>8</b>
4.1 JUSTIFICATION DU PROJET ET DU TRACÉ RETENU .....	8
4.2 IMPACTS ET ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE .....	9
<b>5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>10</b>



## **INTRODUCTION**

---

L'analyse environnementale, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à déterminer l'acceptabilité environnementale d'un projet. Elle permet d'établir, sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet, si le projet est justifié, si la solution retenue est celle de moindre impact et si les impacts engendrés sont acceptables sur le plan environnemental.

La présente analyse environnementale porte sur un projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire des municipalités de Tadoussac (VL) et de Sacré-Cœur (M), de la Municipalité régionale de comté (MRC) de La Haute-Côte-Nord, par le ministère des Transports (MTQ).

Le rapport d'analyse comprend :

- Une présentation sommaire du projet, un historique du cheminement du dossier dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, une énumération des documents transmis dans le cadre de l'étude d'impact ;
- Une synthèse du contenu de l'étude d'impact portant sur la justification, l'analyse des variantes du tracé et la description du milieu d'insertion du projet ;
- Une présentation du processus de consultation comprenant une brève description de la consultation réalisée ainsi que les résultats de la période d'information et de consultation publiques ;
- Une analyse du projet couvrant la justification du projet ainsi que ses impacts et leur acceptabilité environnementale ;
- La conclusion et les recommandations quant aux modalités de réalisation du projet.

### **1. PRÉSENTATION DU DOSSIER**

#### **1.1 Présentation sommaire du projet**

Le projet consiste au réaménagement, par le MTQ, de la route 138 sur une longueur de 7,4 km dont 2,1 km sont situés à l'ouest de l'intersection avec la route 172 et 5,3 km à l'est (voir figure 1). Selon le MTQ, le projet de réaménagement vise à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation sur ce tronçon de la route 138 qui présente plusieurs courbes sous-standards et pentes critiques. L'importance croissante de l'achalandage des véhicules lourds sur cette route contribue à la problématique de la sécurité et du niveau de service pour ce secteur de la route 138.

Comme solution, le MTQ préconise un tracé modifié comprenant la correction de courbes, l'ajout de voies auxiliaires pour véhicules lents et la réfection de l'intersection avec la route 172. Cette option implique un adoucissement des pentes et l'élargissement de l'emprise de la route.



Figure1 : Localisation du projet\*

\*(modifiée à partir du résumé de l'étude d'impact, juin 1999)

## 1.2 Historique du dossier

Le tableau suivant rappelle brièvement les étapes du cheminement du projet dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
1997-11-14	Réception de l'avis de projet
1998-01-13	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
1999-08-16	Réception de l'étude d'impact sur l'environnement
1999-08-31	Début de la consultation sur l'étude d'impact
2000-05-26	Transmission des questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2000-12-21	Réception des réponses de l'initiateur de projet aux questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2001-01-17	Début de la consultation sur le document complémentaire à l'étude d'impact
2001-03-30	Demande d'information complémentaire sur le projet
2001-04-19	Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-05-08 au 2001-06-22	Période d'information et de consultation publiques

## 1.3 Documents de l'étude d'impact

Pour l'étude de son projet, l'initiateur de projet a déposé les documents suivants au ministère de l'Environnement :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalités de Tadoussac (VL) et Sacré-Cœur (M), Étude d'impact sur l'environnement*, par le Groupe HBA Experts-Conseils senc., juin 1999, 100 p. et 8 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalités de Tadoussac (VL) et Sacré-Cœur (M), Étude d'impact sur l'environnement, Résumé*, par le Groupe HBA Experts-Conseils senc., juin 1999, 33 p. et 1 annexe ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalités de Tadoussac (VL) et Sacré-Cœur (M), Étude d'impact sur l'environnement, Réponses aux questions du MENV*, par le Groupe HBA Experts-Conseils senc., non daté, 29 p. et 5 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mesures d'urgence*, 15 novembre 2001, 7 p.

## **2. CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

### **2.1 Problématique et justification du projet**

La route 138 constitue un axe de développement stratégique majeur pour la Côte-Nord. Elle assure les échanges entre les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord jusqu'à la Municipalité de Natashquan. Le projet inclut l'intersection de la route 172 qui permet les liaisons avec le Saguenay – Lac Saint-Jean. De par sa localisation, le tronçon à l'étude joue donc un rôle névralgique comme porte d'entrée sur la Côte-Nord puisqu'il constitue, pour les utilisateurs en provenance des autres régions du Québec, le seul accès, par voie terrestre, à l'ensemble du réseau routier de la Côte-Nord.

Le profil de la route 138 présente des divergences plus ou moins importantes avec le profil type requis le long du tronçon de route à l'étude. Ainsi, la largeur des voies actuelles varie de 3,30 m à 3,40 m avec des accotements de 1,6 à 2,6 m alors que le profil type requis devrait comporter plutôt des voies de 3,70 m et des accotements de 3,0 m.

La géométrie de la route est déficiente avec six courbes sous-standards, jumelées à des pentes importantes (dont trois critiques), rendant ainsi la route particulièrement dangereuse. Une évaluation des niveaux de service actuels sur ce tronçon de la route 138 indique un écoulement à haute densité où on note d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre en plusieurs endroits. Le confort et l'aisance de la conduite en ces endroits sont médiocres et sont même nuls sur une courte distance. Ces faibles niveaux de service découlent d'une topographie accidentée, de pentes critiques et d'un alignement sinueux qui limite la visibilité lors des dépassements, sur la plupart des sections.

La côte à Lapointe, l'intersection des routes 138 et 172 et la courbe du lac Long présentent un taux d'accidents qui dépasse le taux critique. Le taux d'accidents moyen de plusieurs routes nationales québécoises dont la vitesse est réglementée à 80 ou 90 kilomètres par heure a été utilisé pour calculer le taux d'accidents critique. À titre d'exemple, la courbe du lac Long est particulièrement problématique avec 34 accidents entre 1992 et 1996 et un taux d'accidents quatre fois supérieur au taux critique : 6,89 vs 1,70. Les intersections des routes 138 et 172 présentent, pour leur part, un taux d'accidents plus de deux fois supérieur au taux critique (3,48 vs 1,64).

### **2.2 Analyse des variantes de tracé**

La route 138, dans le secteur à l'étude, traverse un terrain très accidenté par endroits et longe de nombreux lacs et cours d'eau. À cause de ces contraintes, les variantes de tracé possibles sur les plans technique et économique sont peu nombreuses.

En 1986, une première variante de tracé a fait l'objet d'un examen d'avant-projet par le MTQ. Cette variante visait la récupération maximale de la chaussée actuelle. Ce n'est qu'aux endroits jugés trop sinueux ou comportant des courbes trop raides que la plate-forme existante a été délaissée. Ce tracé nécessitait la réalisation de travaux d'envergure sans toutefois améliorer de façon satisfaisante la sécurité des usagers, l'élément justifiant ce projet.



Selon le MTQ, l'élimination des problèmes rencontrés dans le secteur devait passer par la reconstruction de la route selon un nouveau tracé, du moins, en partie.

En 1997, une nouvelle variante a été élaborée de façon à respecter non seulement les critères de conception actuels du MTQ, mais aussi des critères environnementaux. Ces derniers consistent principalement à éviter tout empiètement dans le milieu aquatique et dans les milieux humides, éviter les surlargeurs d'emprise pour minimiser les impacts sur le couvert forestier et minimiser autant que possible l'ampleur des coupes de roc. La prise en considération de ces critères a mené à l'élaboration de la variante faisant l'objet de la demande d'autorisation qui rencontre la plupart de ces critères de base.

## **2.3 Description du milieu**

La présente section dresse un bref portrait des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude (voir figure 1), tel que présenté par l'initiateur de projet dans son étude d'impact. Seules les principales composantes susceptibles d'être touchées par le projet sont abordées.

### **2.3.1 Milieu naturel**

Le secteur à l'étude est situé dans la région géologique du Bouclier canadien, région composée de roches offrant une très bonne résistance à l'érosion. La topographie du territoire est constituée d'un relief montagneux où les sommets, dont l'altitude moyenne est de 250 m, sont arrondis. Le fond des principales vallées, aux versants plutôt abrupts, est couvert de sédiments.

La zone d'étude se divise en deux unités physiographiques. Dans la moitié sud, on retrouve une plaine sableuse enchâssée dans une large dépression du Bouclier canadien que drainent les rivières Lapointe et du Moulin à Baude. Au nord de la vallée de la rivière du Moulin à Baude, les dénivellations gagnent en importance.

Mis à part les sommets et les hauts versants qui exposent généralement la roche mère, les vallées et les dépressions sont comblées par des dépôts d'origine glaciaire, marine ou fluviale. Les principaux secteurs susceptibles aux décrochements et aux mouvements de masse sont les vallées des rivières Lapointe et du Moulin à Baude. Les berges de cette dernière et celles le long du ruisseau qui s'écoule des Petits lacs à Maurice représentent des zones d'érosion active.

La végétation de la zone d'étude est située à la limite de deux domaines bioclimatiques, soit la sapinière à bouleau jaune et la sapinière à bouleau blanc de l'Est. Dans la zone d'étude, la sapinière à bouleau blanc est surtout présente en altitude. Fréquemment, sur les sites moins favorables, on observe l'épinette noire, le pin gris et le mélèze, souvent accompagnés de bouleau blanc ou de peuplier faux-tremble.

La zone d'étude a déjà fait l'objet de coupes forestières et de déboisement pour l'agriculture de sorte qu'aujourd'hui, la végétation y est principalement représentée par des associations en régénération et des groupements de transition. Certains peuplements présentent toutefois des intérêts particuliers tels des peupleraies à sapin ayant entre 50 et 90 ans, une pessière à pin rouge de 120 ans et certains peuplements à grande valeur écologique sur le plan du contrôle de l'érosion des berges et de l'habitat du poisson.

On ne retrouve, dans la zone d'étude, aucune espèce végétale menacée ou vulnérable.

L'omble de fontaine est la seule espèce de poisson de la zone d'étude présentant un potentiel intéressant pour la pêche sportive. On y retrouve deux sites de fraie potentiels connus dont le lac Long ainsi que les Petits lacs à Maurice et le lac Boulanger.

Toute la zone d'étude présente un bon potentiel pour l'original. L'ours semble également y être bien représenté. Les autres principales espèces présentes sur ce territoire sont : le castor, la loutre, le vison, le renard, le lièvre et le lynx.

### **2.3.2 Milieu humain**

#### **Caractéristiques socio-économiques**

La population des municipalités de Sacré-Cœur et de Tadoussac est en déclin depuis 1986. Des projections montrent d'ailleurs que le déclin démographique que connaissent les populations de la région de la Côte-Nord et de la MRC de La Haute-Côte-Nord se poursuivra à l'intérieur d'un horizon prévisionnel de 20 ans (2016).

Le tourisme et l'exploitation forestière sont les principales activités dans cette région. L'agriculture ne constitue pas une activité économique majeure de la région et se concentre sur le territoire de la Municipalité de Sacré-Cœur. Tadoussac, qui a connu un essor depuis une quinzaine d'années, est la plaque tournante du tourisme dans la région.

#### **Aménagement du territoire**

Le réseau routier de l'aire d'étude traversée par le projet se limite aux routes 138 et 172. La majeure partie de l'aire d'étude située sur le territoire de la Municipalité de Tadoussac appartient à des propriétaires privés. Il n'y a que sept résidences permanentes localisées le long de la route 138 et six le long de la route 172. Ces résidences sont munies de puits artésiens ou de prises d'eau de surface et de fosses septiques.

Outre ces résidences, on retrouve un développement commercial à la jonction des deux routes sur le territoire de la Municipalité de Sacré-Cœur. Une grande partie de ces terres situées à l'intérieur du domaine public sont occupées par deux pourvoires : le Club de Chasse et Pêche Tadoussac inc. et la Pourvoirie des Lacs à Jimmy enr.

Un sentier de motoneige (Trans-Québec 3) traverse la partie sud de l'aire d'étude. On retrouve également un sentier local de motoneige qui longe la route 138, puis oblique vers le nord dans le secteur de la rivière du Moulin à Baude.

Une partie de l'aire d'étude est située à l'intérieur du territoire agricole protégé par la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) malgré le faible potentiel des sols dont les meilleurs sont de classe 4. Ces sols présentent de graves limitations qui restreignent le choix des cultures.

L'exploitation forestière représente l'activité économique la plus importante dans la MRC en terme de création d'emplois. À l'intérieur de la zone d'étude, les activités forestières sont cependant peu présentes. Aucun aménagement forestier ni coupe forestière n'a été réalisé sur les

terres publiques de ce secteur. On retrouve cependant quelques plantations de petites superficies sur des terrains privés situés en bordure de la route 138. Le ministère des Ressources naturelles a également autorisé certains secteurs de coupe pour le bois de chauffage, dont un est traversé par la zone d'étude.

### **Caractéristiques visuelles du paysage**

L'aire d'étude se situe au début du plateau côtier et on y retrouve essentiellement un relief vallonneux, un couvert forestier abondant et de multiples lacs. Le paysage y est relativement homogène. On retrouve deux unités de paysage principales : l'une rurale (environ 2 km) à l'ouest de l'intersection avec la route 172 et l'autre forestière (près de 5 km) à l'est de l'intersection. L'unité de paysage rural présente un intérêt visuel limité en raison de la qualité des composantes paysagères marquées par une importante présence anthropique. Par comparaison, l'unité de paysage forestier offre un intérêt visuel plus intéressant. Composé de vallons, de forêts, de lacs et de rivières, c'est un type de paysage largement répandu dans la région et dans l'ensemble du paysage québécois qui n'offre toutefois qu'une fenêtre visuelle restreinte.

### **Patrimoine**

On ne retrouve aucun site archéologique « classé » ou « reconnu », en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec dans les limites de l'aire d'étude et ce secteur n'a fait l'objet d'aucune recherche archéologique.

À l'intérieur de l'aire d'étude, une seule résidence située au 1350, route 138 présente un caractère patrimonial.

## **3. PROCESSUS DE CONSULTATION**

### **3.1 Participation à l'examen du dossier**

Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, l'examen du dossier a nécessité la consultation des organismes suivants :

- le ministère de l'Environnement :
  - la Direction régionale de la Côte-Nord ;
  - la Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;
  - la Direction des politiques du secteur agricole ;
  - la Direction des politiques du secteur municipal ;
  - la Direction des écosystèmes aquatiques ;
  - la Direction du développement durable ;
- la Société de la Faune et des Parcs du Québec ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Régions ;

- Tourisme Québec ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère des Ressources naturelles ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- Environnement Canada ;
- Pêches et Océans Canada.

Les questions et commentaires formulés à l'étape de l'analyse de la recevabilité ont été transmis à l'initiateur afin de lui permettre de compléter son étude d'impact. Lors de la consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet, les organismes consultés ont considéré le projet de réaménagement de la route 138 dans le secteur de Tadoussac / Sacré-Cœur acceptable sur le plan environnemental. Les recommandations ou positions particulières, que certains de ces organismes ont formulées, ont été prises en considération dans la présente analyse.

### **3.2 Consultation publique menée par le BAPE**

La période d'information et de consultation publiques prévue à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement s'est déroulée du 8 mai 2001 au 22 juin 2001. Une séance d'information publique a été tenue à Tadoussac le 30 mai 2001. Les 33 participants à cette rencontre semblaient en accord avec le projet présenté et plusieurs ont manifesté leur désir que celui-ci se réalise dans les plus brefs délais. De nombreux échanges ont eu lieu entre les propriétaires visés par les acquisitions de gré à gré prévues au projet et les représentants du ministère des Transports. Aucune demande d'audience publique n'a été adressée au ministre de l'Environnement.

## **4. ANALYSE DU PROJET**

L'objectif de cette section vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Il s'agit d'abord d'évaluer la raison d'être du projet. Les principaux impacts du projet sont ensuite analysés en tenant compte des mesures d'atténuation nécessaires. L'analyse se termine par une conclusion sur l'acceptabilité environnementale du projet et par des recommandations sur les conditions de réalisation. Cette analyse tient compte des consultations effectuées auprès des ministères et du public.

### **4.1 Justification du projet et du tracé retenu**

Le projet vise à améliorer la sécurité routière et à assurer une meilleure fluidité de la circulation. Plusieurs plaintes des autorités locales et régionales ont été faites auprès du MTQ pour que des correctifs à la situation actuelle soient apportés.

Une visite du site nous a permis de constater les conditions dangereuses qui prévalent dans ce secteur de la route 138. De plus, lors de la soirée d'information tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le 30 mai 2001 à Tadoussac, nous avons pu constater l'importance que représentait, pour plusieurs des citoyens qui se sont exprimés, une autorisation et une réalisation rapide du projet. Le projet est tout à fait justifié et, à notre avis, prioritaire.

Plusieurs contraintes limitaient le choix d'un tracé pour le MTQ : la présence de nombreux lacs et le relief très accidenté par endroit. Le choix de l'initiateur de projet repose sur un tracé dans le corridor actuel de la route 138. Ainsi, les résidences sont toujours reliées par ce même lien routier et, en évitant l'ouverture d'un nouveau corridor routier, les impacts sur le milieu naturel sont minimisés.

## 4.2 Impacts et acceptabilité environnementale

### *Milieu aquatique*

Un des principaux impacts du projet est la traversée de cours d'eau qui affectera principalement les rivières Lapointe et du Moulin à Baude ainsi que les ruisseaux exutoires des Petits lacs à Maurice, du lac Boulanger, et celui du Petit lac Thomas et du lac Thomas. Il y aura alors perturbations des berges et du lit de ces cours d'eau.

Les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur sont :

- l'ajustement du calendrier de réalisation des travaux en fonction des périodes critiques du cycle vital de l'omble de fontaine ;
- le reboisement ou la remise en végétation des berges ;
- le décalage du centre-ligne de la route de 10 à 15 m afin de l'éloigner du milieu aquatique et l'installation de ponceaux en arche avec radier ouvert ou dont le radier est enfoui ;
- l'utilisation de ponceaux à arche ou à radier enfouis là où un potentiel de fraie pour l'omble de fontaine a été identifié.

L'impact du projet sur le milieu aquatique nous apparaît acceptable compte tenu des mesures d'atténuation proposées par l'initiateur. Celui-ci devra toutefois présenter au ministre de l'Environnement le détail des aménagements des ponceaux lors de la demande de certificat d'autorisation et proposer un programme de suivi de ces aménagements conçus sur des voies de migration de fraie potentielles de l'omble de fontaine.

### *Milieu forestier*

La correction de courbes sous-standards prévue au projet requerra également l'ouverture de nouveaux espaces dans le couvert forestier. Le déboisement de l'emprise affectera environ 11 ha de couvert végétal ayant une valeur intrinsèque élevée, dont 2,7 ha possèdent également une valeur écologique élevée pour son rôle dans la protection des sols contre l'érosion. Il s'agit du seul impact résiduel fort qu'occasionnera le projet. L'initiateur propose d'atténuer cet impact par :

- la scarification et la remise en végétation des segments de route abandonnés ;
- une attention particulière qui sera apportée à la remise en végétation des berges des cours d'eau affectées par les travaux.

### *Propriétés privées*

Les impacts permanents sur le milieu humain sont principalement associés aux corrections du tracé qui requièrent l'acquisition de nouvelles emprises. Ces impacts occasionneront :

- le déplacement ou l'acquisition de bâtiments (5 résidences, 1 restaurant, 1 ancienne station-service, 5 chalets et 7 bâtiments secondaires) ;
- la perte d'écrans boisés ;
- la réduction ou l'augmentation de marges de recul avant.

Les impacts négatifs sur le milieu humain, dans cette région de faible densité de population, sont moins importants que ceux sur le milieu naturel et sont strictement ponctuels. Le projet n'occasionnera pas d'impacts sur l'organisation locale et régionale du territoire.

### *Activités et circulation*

Les impacts temporaires sont associés aux activités de déboisement, de terrassement, d'excavation et de dynamitage, au transport des matériaux et à la circulation de la machinerie au cours de la construction. Des impacts négatifs sont appréhendés sur :

- les activités des commerces situés à l'intersection des routes 138 et 172 ;
- les activités des deux pourvoiries situées dans la zone d'étude ;
- la circulation des usagers de la route.

Cependant, une fois le projet terminé, le réaménagement de la route 138 devrait avoir un impact positif important sur la sécurité et la fluidité de la circulation, ce qui pourrait se traduire par des impacts positifs indirects sur le développement économique de la région. C'est d'ailleurs la perspective de ces impacts positifs qui ressortait principalement des propos des membres du public qui se sont exprimés lors de la séance d'information et de consultation publiques organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du 30 mai 2001.

## **5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

Nous estimons que les éléments présentés par l'initiateur sont suffisants pour justifier la réalisation du projet, en particulier le fait que le secteur présente un potentiel élevé d'accidents.

Des interventions majeures sont en effet requises pour que la route soit conforme aux critères de conception actuels du MTQ afin d'assurer la sécurité des usagers (atténuation des pentes et correction de courbes). Le tracé proposé par l'initiateur minimise l'importance des remblais et déblais tout en évitant les empiètements sur le milieu aquatique. Il constitue, à notre avis, le meilleur choix environnemental.

Le projet implique plusieurs déplacements ou acquisitions de bâtiments à l'aide d'ententes de gré à gré avec les propriétaires ou par expropriation. Les procédures d'expropriation sont encadrées par la Loi sur les expropriations. Cette étape s'effectue une fois l'autorisation du projet délivrée.

Le projet ne comporte pas d'enjeux environnementaux majeurs. L'élément du projet qui a attiré le plus notre attention lors de son examen touchait les empiètements et les perturbations possibles du milieu aquatique, étant donné l'abondance de lacs et de cours d'eau à proximité du tracé. Nous estimons que l'initiateur a proposé un tracé adéquat, cherchant à s'éloigner des cours d'eau et plans d'eau. De plus, les mesures d'atténuation pour les traversées de cours d'eau sont satisfaisantes. L'initiateur devra présenter le détail de ces aménagements lors de sa demande de certificat d'autorisation au MENV et ces aspects devront faire l'objet de l'application d'un programme de suivi.

En conséquence, nous recommandons d'autoriser le projet présenté par le ministre des Transports, aux conditions suivantes :

#### CONDITION 1 :

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, la reconstruction de la route 138 sur le territoire des municipalités de Tadoussac et de Sacré-Cœur, tronçon Sacré-Cœur, doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réaménagement de la route 138, Municipalités de Tadoussac (VL) et Sacré-Cœur (M), Étude d'impact sur l'environnement, par le Groupe HBA Experts-Conseils senc, juin 1999, 100 p. et 8 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Étude d'impact sur l'environnement, Réaménagement de la route 138, Municipalités de Tadoussac (VL) et Sacré-Cœur (M), Réponses aux questions du MENV, par le Groupe HBA Experts-Conseils senc, non daté, reçu le 21 décembre 2000, 29 p. et 5 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réaménagement de la route 138, Municipalités de Tadoussac (VL) et Sacré-Cœur (M), Étude d'impact sur l'environnement, Résumé, par le Groupe HBA Experts-Conseils senc, juin 1999, 33 p. et 1 annexe ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Mesures d'urgence, 15 novembre 2001, 7 p.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

#### CONDITION 2 :

Le ministre des Transports doit transmettre, au ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, les volumes de déblais et remblais finaux ainsi que les lieux choisis pour la disposition des matériaux excédentaires. Ces informations doivent être soumises au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, spécifiquement pour les travaux de disposition des déblais ;

**CONDITION 3 :**

Tous les ponceaux présentement considérés franchissables par l'omble de fontaine devront le demeurer après les travaux de réaménagement prévus au projet.

Le ministre des Transports doit fournir, au ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, un plan à l'échelle appropriée de la nouvelle localisation de l'exutoire des Petits lacs à Maurice dans le secteur de l'intersection des routes 138 et 172 afin de s'assurer d'une bonne intégration de l'aménagement dans le milieu.

Le ministère des Transports doit également fournir les caractéristiques des ponceaux requis pour l'ensemble du tracé.

Ces informations doivent être soumises au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

**CONDITION 4 :**

Le ministre des Transports doit effectuer un suivi des aménagements de traversée de cours d'eau et les aménagements de remise en végétation des berges des cours d'eau et plans d'eau concernés par les travaux. À cet effet, il doit soumettre au ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, dans un délai de deux ans suivant la fin des travaux d'aménagement, un rapport sur l'état des lieux. Le rapport doit inclure une évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation visant à assurer l'intégrité des milieux aquatiques concernant l'habitat de l'omble de fontaine ;

**CONDITION 5 :**

Le ministre des Transports doit fournir, au ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, l'étude hydrogéologique détaillée concernant les puits d'eau potable situés le long du tracé. Selon le degré de vulnérabilité de l'eau des puits, le ministre des Transports devra élaborer un programme de suivi de la qualité de l'eau potable. Ce programme doit être présenté au ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

**CONDITION 6 :**

Le ministre des Transports doit déposer au ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, au plus tard six mois après la fin des travaux, un rapport de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées.

Nathalie Martel  
Chargée de projet