
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale pour le projet de
modification du décret n° 589-2004 du 16 juin 2004
relatif à la délivrance d'un certificat d'autorisation
en faveur du ministre des Transports pour la réalisation
du projet de réaménagement de la route 138
sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer**

Dossier 3211-05-389

Le 28 septembre 2007

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : M^{me} Céline Dupont

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	2
1.1 Justification des modifications apportées au projet autorisé	2
1.2 Description du projet et de ses composantes	2
2. Analyse environnementale	4
2.1 Analyse par rapport aux enjeux retenus	4
2.1.1 Sols contaminés	4
2.1.2 Climat sonore	4
2.1.3 Eau potable	5
2.1.4 Tourbière	5
2.2 Autres considérations	6
2.2.1 Gestion du territoire et acquisitions de terrain	6
2.2.2 Boisés et activités agroforestières	7
2.2.3 Cours d'eau et faune aquatique	7
2.2.4 Infrastructures	7
2.2.5 Activités récréatives et touristiques	8
Conclusion	8
Références	9

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés	13
Annexe 2 : Décret n° 589-2004 du 16 juin 2004	17
Annexe 3 : Projet initial	25
Annexe 4 : Projet modifié	31
Annexe 5 : Collectrice n° 1 et collectrice n° 3	43

INTRODUCTION

Le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer a été autorisé par le gouvernement du Québec le 16 juin 2004. Ce projet consiste à dévier une section de la route 138 actuelle sur une distance d'environ 5,35 kilomètres de façon à contourner le milieu bâti de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer qui fait partie de la Municipalité régionale de comté (MRC) de La Haute-Côte-Nord. Quatre routes d'accès reliant la nouvelle route 138 à la rue Principale (route 138 existante) y sont prévues. La réalisation du projet vise à répondre aux besoins futurs de circulation, à améliorer les conditions de sécurité routière et les conditions de vie des riverains de la route 138 actuelle ainsi qu'à faciliter les échanges commerciaux.

Le 21 juin 2007, le ministère des Transports (MTQ) a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une demande de modification du décret n° 589-2004 autorisant la réalisation du projet. Les modifications majeures concernent l'emplacement de l'aire commerciale et le tracé des routes d'accès n^{os} 1, 3 et 4.

Un certificat d'autorisation relatif à ce projet a été délivré le 5 septembre 2007 en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2). Celui-ci permet le déboisement de l'emprise du tracé de la nouvelle route 138 et de l'emprise de l'accès n° 2, soit les deux composantes qui ne sont pas visées par la présente demande de modification de décret.

Vous trouverez dans les sections qui suivent la justification et la description des modifications apportées au projet ainsi qu'un résumé des impacts environnementaux qui en découlent. Les recommandations issues de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet s'y trouvent également.

La liste des unités du MDDEP, des ministères et des organismes consultés se trouve à l'annexe 1 alors qu'une copie du décret n° 589-2004 du 16 juin 2004 se trouve à l'annexe 2.

1. LE PROJET

1.1 Justification des modifications apportées au projet autorisé

Lors de l'étape de conception des plans détaillés du projet de réaménagement de la route 138 à Portneuf-sur-Mer, l'étude approfondie de ces derniers a révélé que l'aménagement de deux des quatre routes d'accès initialement prévues (n° 1 et n° 4) n'était pas sécuritaire et requérait des correctifs (annexe 3). Le tracé de la route 138 a dû être adapté en conséquence, tout comme la fonction des deux autres accès (n° 2 et n° 3).

L'accès n° 1 a été déplacé d'environ 560 mètres vers le nord-est de façon à augmenter la distance de freinage pour les véhicules et à améliorer les conditions d'accès à la zone urbaine.

L'accès n° 4 comportait une forte pente (9,14 %) ne pouvant convenir aux véhicules lourds. Les plans détaillés ont mis en évidence le fait que la sortie angulaire de la collectrice, située à l'approche de la route 138, ne permettrait pas de respecter la distance de visibilité à l'arrêt induisant ainsi un risque accru d'accident pour tous les types d'usagers. Pour ces raisons, l'accès n° 4 a été abandonné.

L'accès n° 3, correspondant au chemin de la Forêt, devait être utilisé uniquement comme voie de service pour les activités du Groupement agro-forestier régional, de la Société Innergex et de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer. Compte tenu de l'abandon de la route d'accès n° 4, la route d'accès n° 3 devient le principal lien de la population portneuvoise avec la nouvelle portion de la route 138. Afin de mieux répondre à cette fonction, son tracé a été modifié de façon à ce que son axe soit sud-ouest/nord-est plutôt que nord-ouest/sud-est. Cette modification a pour résultat de décaler vers le nord son intersection avec la rue Principale et a pour avantages de mieux desservir la population et d'éliminer le risque de contamination du puits municipal d'eau potable.

L'accès n° 2 demeure inchangé mais l'aire commerciale, initialement prévue à son intersection avec la nouvelle 138, sera déplacée près de l'accès n° 3. L'aménagement de ce terrain (nivellement et dépôt de gravier) relève d'une entente conclue entre le MTQ et la Municipalité de Portneuf-sur-Mer qui espère pouvoir y attirer des commerçants (restaurants, stations-service, dépanneurs).

1.2 Description du projet et de ses composantes

Trois accès à la rue Principale de Portneuf-sur-Mer seront aménagés depuis le nouveau tronçon de la route 138, soit un accès à l'extrémité sud-ouest du contournement (n° 1), un accès au centre (n° 2) et un à l'extrémité nord-est (n° 3). Les deux extrémités de la route 138 actuelle seront remis à l'état naturel et aménagées en cul-de-sac (annexe 4).

La localisation exacte des tracés modifiés des accès n° 1 et n° 3, objet de la modification de décret, est illustrée sur les cartes 1 et 2 présentée à l'annexe 5. Depuis la nouvelle route 138, ces deux accès seront aménagés à 90° et comprendront des voies protégées afin de permettre aux usagers d'y accéder de façon sécuritaire.

D'une longueur approximative de 100 mètres, la route d'accès n° 1 sera aménagée à environ 560 mètres au nord de celle prévue initialement, soit face au lot 315 de la rue Principale. La vitesse affichée sera de 50 km/h.

L'accès n° 3 sera construit suivant un tout nouveau tracé d'environ 850 mètres de longueur. L'emprise de 50 mètres sera réduite à 15 mètres à son approche de la rue Principale où se trouve des résidences. L'entrée ouest de cet accès, à partir de la nouvelle route 138, sera localisée à environ 100 mètres au sud de l'intersection avec le chemin de la Forêt et comportera une aire commerciale. L'entrée est, à partir de la rue Principale, sera localisée à quelque 760 mètres plus au nord que ce qui était prévu au projet initial, soit au niveau de l'adresse civique 390.

En conséquence de ces changements, le tracé de la nouvelle route 138 a été déplacé légèrement vers l'ouest et débute environ 550 mètres plus au sud. Ainsi, le nouveau tracé a une longueur de 5,9 kilomètres.

En ce qui concerne le chemin de la Forêt actuel, aucune intersection ne sera aménagée directement sur la route d'accès n° 3. Les portions ouest et est situées entre la rue Principale et la nouvelle route 138 seront désaffectées et remises à l'état naturel. En fait, seule la partie la plus à l'est située entre la rue Principale et le sommet du talus sera maintenue en opération pour accéder au puits municipal, au réservoir d'eau et à l'emprise de la ligne d'Hydro-Québec. Contrairement à ce qui est indiqué sur la carte 2 de l'addenda 3, le chemin de la Forêt ne devrait être asphalté que sur une distance de moins de 100 mètres suivant son intersection avec le tracé de la future route 138.

Le calendrier de réalisation prévoit que les travaux de construction de la route s'échelonnent de novembre 2007 à novembre 2008.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.1.1 Sols contaminés

À la suite de l'identification de cinq sources potentielles de contamination des sols en bordure de la rue Principale, des analyses plus poussées, faites en mai 2007, ont démontré une contamination effective en hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀, cuivre, cadmium, plomb, HAP et zinc au numéro civique 390, rue Principale (annexe 5, carte 2). Ce terrain se trouve à l'intérieur du tracé de l'accès n° 3. Le propriétaire y gère actuellement une entreprise privée de récupération de métaux. Il est estimé que la contamination couvre une superficie d'environ 26 m².

La mise en œuvre des travaux de terrassement associés à l'aménagement de l'accès n° 3 nécessitera la restauration complète des sols contaminés. Puisque les travaux impliquent un changement d'utilisation de terrain, tel que défini dans la Loi sur la qualité de l'environnement, les articles 31.53 à 31.56 de cette loi s'appliquent.

Tel que requis, un avis de contamination sera signifié dès que possible au Bureau de la publicité des droits pour que la contamination soit inscrite au registre foncier de la circonscription concernée. Une étude environnementale de site de phase 3 sera réalisée à court terme afin de déterminer la méthode de décontamination la plus appropriée. Le MTQ s'engage à déposer au Ministère un plan de réhabilitation comportant un calendrier d'exécution, et ce, avant le début de travaux de construction sur le terrain concerné. Enfin, un rapport de fin de travaux de réhabilitation des sols sera déposé au Ministère dès l'achèvement des travaux.

L'équipe d'analyse constate que la gestion des sols contaminés est bien encadrée par la législation québécoise. L'initiateur de projet doit se soumettre, entre autres, à la Loi sur la qualité de l'environnement, au Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, au Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés et au Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés. Le Ministère formulera ses recommandations à la suite de l'analyse du plan de réhabilitation.

2.1.2 Climat sonore

Le climat sonore régnant actuellement le long de la rue Principale peut être qualifié de perturbé puisque son intensité varie de 55 à 65 dB(A). L'étude d'impact prévoit que la déviation d'une partie du trafic sur le nouveau tronçon de la route 138 pourrait faire en sorte que la plupart des riverains de la rue Principale bénéficient d'une baisse du niveau sonore de l'ordre de 3,5 dB(A) dix ans après sa mise en service.

À la suite de la mise en service de l'accès n° 1, aucun impact sur le climat sonore ne sera ressenti puisque aucune résidence ne se trouve à proximité. Pour l'accès n° 3, il est présumé que le climat sonore demeurera semblable à celui qui existe présentement puisque le bruit occasionné par le passage des véhicules sur le nouvel accès pourrait combler le gain obtenu par la diminution du trafic sur la rue Principale.

L'équipe d'analyse considère que ces hypothèses doivent être vérifiées par un suivi du climat sonore et que des mesures doivent être mises en place au besoin. La condition 3 du décret n° 589-2004, relative au programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation, pourrait être modifiée en conséquence.

2.1.3 Eau potable

L'aire commerciale prévue au niveau de l'accès n° 3, qui pourrait accueillir une station-service de carburant, se situe à environ 250 mètres du réservoir municipal d'eau potable. La constitution même de cet ouvrage de béton hors-sol et son orientation par rapport à l'écoulement souterrain ainsi que la distance le séparant de l'aire commerciale par rapport au gradient hydraulique du sol contribuent à limiter les risques de contamination pouvant être causée par un éventuel déversement accidentel et la migration de carburant. De plus, la nouvelle réglementation municipale (règlement n° 07-214) prévoit que les propriétaires et les exploitants de l'aire commerciale doivent s'assurer que leur exploitation n'entraîne pas de contamination de l'eau potable. Ils sont contraints à fournir à la Municipalité les mesures de sécurité qu'ils entendent prendre au niveau de l'entreposage et de la manipulation des produits potentiellement contaminants, un rapport annuel de suivi et un plan d'intervention en cas de déversement.

Une conduite d'aqueduc longe le côté ouest de la rue Principale dans le secteur de l'intersection de l'accès n° 3. Le risque d'endommager cette structure sera considéré lors de la réalisation des travaux. Il est entendu que l'entrepreneur sera tenu responsable de maintenir l'intégrité de cette conduite, sans quoi il devra la remplacer à ses frais. Les méthodes de travail devront faire l'objet d'une approbation préalable de la part du responsable de la surveillance du chantier.

La carte n° 2 de l'annexe 5 illustre l'emplacement du futur site des étangs aérés ainsi que les tracés d'une conduite d'aqueduc et d'une conduite de refoulement. Ces conduites traversent le tracé de l'accès n° 3. Cette situation pourrait engendrer un conflit dans la réalisation des travaux de construction. Les travaux routiers et ceux de traitement des eaux usées ont fait l'objet d'une coordination préalable afin de permettre leur réalisation en parallèle. Ainsi, la première phase des travaux routiers inclut déjà la mise en place de gaines de protection pour le passage des conduites de refoulement et d'aqueduc qui seront installées lors de la deuxième phase des travaux, dont la réalisation doit débuter à l'été 2009. Il est convenu que la Municipalité sera responsable de la réfection de la route si des problèmes à ces conduites nécessitaient des travaux.

L'équipe d'analyse considère que les mesures prévues par le MTQ et par la Municipalité sont suffisantes à la protection de la qualité de l'eau potable. La condition 4 du décret n° 589-2004 prévoit déjà un programme de suivi de la qualité de l'eau potable.

2.1.4 Tourbière

La route d'accès n° 1 empiète de 0,03 ha dans la partie sud d'une tourbière ayant une superficie totale de 18 ha (carte 1, annexe 5). Selon les spécifications du règlement de zonage de la municipalité, cet écosystème se situe dans la zone de conservation 26-RD dont les usages ont pour objet la protection, l'observation et l'interprétation de la nature.

Les inventaires de cette tourbière considérée en fin de cycle révèlent qu'elle comporte une végétation arborescente établie en maints endroits. Au printemps, des mares d'eau causées par la fonte des neiges peuvent y être observées. Des chemins d'accès, suivant l'axe du nouveau tronçon de la route 138 et celui de l'accès n° 1, y sont aménagés. La tourbière comporte également une zone d'exploitation de terre noire près de l'intersection de la route 138 projetée et l'accès n° 1. Cette activité est couverte par un bail non exclusif délivré par le Secteur mines du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), sans délimitation précise. Bien que l'emprise de l'accès n'empiète pas sur la zone exploitée, le MTQ prévoit offrir à l'exploitant une compensation pour la perte de superficie exploitable.

Selon l'avis du consultant établi à partir du résultat des inventaires réalisés à l'été 2001 et au printemps 2007, l'affectation de conservation accordée à cette tourbière ne serait plus justifiée. L'impact sur ce milieu naturel est qualifié de faible et aucune mesure de compensation n'est prévue par l'initiateur de projet. Puisque la réglementation d'urbanisme ne fait état d'aucune spécification encadrant la construction d'une infrastructure routière, de tels travaux se trouvent automatiquement conformes et ne requièrent pas de modification de zonage. Contrairement à ce qui est indiqué dans l'addenda 3, l'affectation de conservation est donc maintenue pour la zone 26-RD, peu importe les résultats de l'inventaire.

Étant donné que les milieux humides sont habituellement dotés d'une productivité biologique importante, le Ministère favorise en tout premier lieu la préservation de ce type d'écosystème. Selon la procédure d'analyse établie, lorsque l'impact ne peut être évité ou minimisé, les pertes inévitables de milieux humides de grande surface doivent être compensées en respectant un ratio proportionnel à la valeur écologique des milieux détruits ou perturbés.

Il est à noter que le tracé projeté de la route 138, autorisé en 2004, empiétait sur 2 ha dans la partie inférieure de cette tourbière (annexe 3). L'impact avait alors été jugé faible et aucune compensation n'avait alors été exigée. Cette conclusion était basée sur le fait que la tourbière est en fin de cycle, qu'elle ne présente aucun élément écologique d'intérêt particulier, que certaines parties ont déjà été drainées et exploitées et que ce type d'écosystème est présent en abondance dans la région. La superficie affectée était de 2 ha, soit 11 % de la superficie totale.

L'Équipe d'analyse constate que la superficie de la tourbière qui serait affectée par l'accès n° 1 serait de 0,03 ha, ce qui ne représente qu'un faible pourcentage de l'empiètement occasionné par le passage de la route 138 qui a été autorisé en 2004. Puisque aucune compensation pour perte de milieu humide n'avait été exigée dans le cadre du décret initial, il devrait en être de même pour ce nouvel empiètement.

2.2 Autres considérations

2.2.1 Gestion du territoire et acquisitions de terrain

La plus grande partie du projet se déroule en territoire public faisant l'objet d'une délégation de gestion foncière et forestière à la MRC de La Haute-Côte-Nord. Un permis d'intervention pour des fins d'utilité publique devra tout de même être obtenu du MRNF. L'établissement de l'emprise de l'accès n° 3 requiert l'acquisition en totalité ou en partie de quatre propriétés privées

de type résidentiel et commercial situées en bordure de la rue Principale. Le MTQ prévoit dédommager les propriétaires affectés afin d'atténuer l'impact subi.

2.2.2 Boisés et activités agroforestières

Le milieu traversé se compose généralement d'une forêt mixte ne comportant aucun peuplement rare ou particulier. Le déboisement d'une superficie d'au plus 0,3 ha est requis pour la construction de l'accès n° 1 et de 5 ha pour l'accès n° 3, incluant l'aire commerciale. Cette activité se déroulera en dehors de la période de nidification des oiseaux.

Une convention d'aménagement forestier a été octroyée par le MRNF au Groupement agro-forestier et touristique de La Haute-Côte-Nord pour le territoire à l'étude. Depuis 2004, ce territoire est géré par la MRC. À la suite du déboisement réalisé dans le cadre du projet, tous le bois de dimension commercialisable sera mis à la disposition de la MRC de La Haute-Côte-Nord, tel que spécifié sur le permis d'intervention en milieu forestier délivré par le MRNF.

Dans les parties désaffectées du chemin de la Forêt, couvrant environ 0,8 ha, le MTQ procèdera à la plantation d'essences arborescentes similaires à celles couvrant les superficies ayant fait l'objet d'aménagements sylvicoles dans cette région.

2.2.3 Cours d'eau et faune aquatique

Selon les informations fournies, les accès n^{os} 1 et 3 ne traversent pas de cours d'eau. Le seul ponceau aménagé au niveau de ces tracés en est un assurant le drainage des eaux de surface le long de la route 138 actuelle.

En dehors du tracé de ces accès, il est prévu de rallonger ou de remplacer le ponceau situé au chaînage 1+975. Celui-ci permet à la zone humide située au sud de l'intersection de l'accès n° 1 et de la nouvelle route 138, de s'écouler sous cette dernière. Le cours d'eau concerné ne constituerait pas un habitat du poisson en raison de la forte pente de son profil longitudinal.

La condition 5 du décret n° 589-2004 prévoit déjà des mesures relatives aux travaux en milieux hydrique et riverain.

2.2.4 Infrastructures

Il est prévu de déplacer trois pylônes de la ligne de transport d'énergie n° 734 (69 kV) qui relie les postes de Forestville et de Rivière-Portneuf. Le MTQ a déjà pris entente à cet effet avec Hydro-Québec. Une entente est aussi à prévoir avec Bell Canada pour le déplacement ou l'enfouissement plus en profondeur du câble téléphonique situé en bordure de la rue Principale, à l'intersection avec l'accès n° 3.

Le puits privé commercial d'une usine de transformation de poisson est situé à environ 200 mètres en aval hydraulique de la portion est de l'accès n° 3 (carte 2, annexe 5). L'épaisseur importante de la zone non saturée au droit de la route projetée ainsi que la distance séparatrice devraient permettre une dilution et une dispersion suffisante des sels de déglacage, de telle sorte

qu'il est peu probable que des concentrations élevées de chlorures et de sodium soient observées dans l'eau de ce puits.

2.2.5 Activités récréatives et touristiques

L'accès n° 3 coupera un sentier local informel de motoneige. Le MTQ mettra en place une signalisation adéquate au cours des travaux. Différentes ententes avec les utilisateurs sont à prévoir.

CONCLUSION

Compte tenu des mesures prévues pour atténuer les impacts, la demande de modification du décret n° 589-2004 du 16 juin 2004 est acceptable au plan environnemental, dans la mesure où les recommandations présentes dans ce rapport sont respectées.

Céline Dupont

Chargée de projet

Service des projets en milieu terrestre

Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138 – Municipalité de Portneuf-sur-Mer – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n° 3 – Relocalisation des accès n° 1 et n° 3*, par GENIVAR, juin 2007, 22 p. et 3 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138 – Municipalité de Portneuf-sur-Mer – Demande de modification de décret – Relocalisation des accès n° 1 et n° 3 – Réponses aux questions du MDDEP*, par GENIVAR, septembre 2007, 9 p. et 4 annexes;
- Lettre de M. Mario Heppell, de GENIVAR, à M^{me} Céline Dupont, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 25 septembre 2007, concernant l'affectation de la tourbière et le chaînage du nouveau tracé de la route 138, 1 p. et 1 pièce jointe.

ANNEXES

ANNEXE 1

LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

Les directions du MDDEP :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord;
- la Direction des politiques en milieu terrestre;
- la Direction des politiques de l'air;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;

et le ministère et organisme suivants :

- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- la MRC de La Haute-Côte-Nord.

ANNEXE 2

DÉCRET N° 589-2004 DU 16 JUIN 2004



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

16 JUIN 2004

NUMÉRO 589-2004

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer

---ooo0ooo---

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certains ouvrages, certaines activités, certaines exploitations, certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement;

ATTENDU QUE le gouvernement a édicté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) et ses modifications subséquentes;

ATTENDU QUE le paragraphe e) du premier alinéa de l'article 2 de ce règlement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement un avis de projet, le 20 mars 2001, et une étude d'impact sur l'environnement, le 23 avril 2002, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement, relativement au projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement, le 25 mars 2003, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

589-2004

ATTENDU QUE durant la période d'information et de consultation publiques prévue à la procédure, qui s'est tenue du 25 mars 2003 au 9 mai 2003, aucune demande d'audience publique n'a été adressée au ministre de l'Environnement relativement à ce projet;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a produit, le 4 mars 2004, un rapport d'analyse environnementale relativement à ce projet;

ATTENDU QUE l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation d'un projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports relativement au projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre de l'Environnement :

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports relativement au projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat, le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la Municipalité de Portneuf-sur-Mer doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Rapport principal*, préparé par Groupe Conseil Genivar, mars 2002, 143 p., 6 annexes et 5 cartes;

589 - 2004

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Résumé*, préparé par Groupe Conseil Genivar, octobre 2002, 39 p. et 1 carte;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Addenda : Réponses aux questions du MENV*, préparées par Groupe Conseil Genivar, octobre 2002, 12 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf – Addenda n° 2 : Desserte principale à l'accès n° 2 (chemin privé)*, préparé par Groupe Conseil Genivar, avril 2003, 5 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude des puits, Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf, Route 138 chaînage 1+000 @ 6+000*, Service géotechnique et géologie, Secteur mécanique des roches, 27 août 2001, 5 p. et 3 annexes;
- Lettre de M. Guy Lavoie de la Direction régionale de la Côte-Nord du ministère des Transports à M^{me} Linda Tapin du ministère de l'Environnement, concernant le dépôt du plan des mesures d'urgence, datée du 17 octobre 2003, 1 p.

Dans le cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent;

CONDITION 2 : PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit élaborer un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant la période de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles (bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle) les plus susceptibles d'être affectés par le bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore du chantier.

Le programme doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.

Le programme détaillé de surveillance environnementale doit accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 3 : PROGRAMME DE SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme détaillé de suivi du climat sonore. Ce programme doit être réalisé, un an et cinq ans suivant la mise en service de l'infrastructure routière. Ce programme doit comprendre des relevés sonores effectués dans les secteurs suivants : à l'extrémité sud du nouveau tronçon et sur la rue Privée (accès n° 2). Au moins un des relevés doit être réalisé sur vingt-quatre heures consécutives dans chacun des secteurs. Ce programme doit également prévoir des comptages de véhicules avec classification, permettant la caractérisation de la circulation aux points d'évaluation retenus.

Le programme doit prévoir la possibilité de proposer des mesures d'atténuation raisonnables et faisables, visant à respecter un niveau sonore de 55 dB_A, L_{eq} (24 h) dans le secteur de la rue Privée et maintenir le niveau de bruit ambiant actuel dans le secteur situé à l'extrémité sud du nouveau tronçon, et ce dans l'hypothèse où les résultats obtenus du suivi environnemental démontrent la nécessité de leur mise en place.

Le programme doit être déposé au ministre de l'Environnement 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 et les rapports de suivi doivent être transmis au ministre de l'Environnement, au plus tard, trois mois après chaque série de mesures;

CONDITION 4 : PROGRAMME DE SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'EAU POTABLE

Le ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme de suivi annuel de la qualité de l'eau potable relativement aux cinq puits municipaux. Ce programme, d'une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux, doit être déposé au ministre de l'Environnement 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, alors que les rapports de suivi devront être transmis au ministre de l'Environnement, au plus tard, trois mois suivant la prise des mesures;

589-2004

CONDITION 5 : TRAVAUX EN MILIEUX HYDRIQUE ET RIVERAIN

Le ministre des Transports doit exposer comment il entend respecter les principes et techniques présentés dans les 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.

Lorsque les conditions le permettent, il doit utiliser des techniques de génie végétal pour stabiliser les pentes et doit privilégier l'installation des ponceaux qui minimisent les interventions et la mise en suspension de sédiments dans l'eau lors de la construction de l'infrastructure.

Ces informations doivent être soumises au ministre de l'Environnement 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.

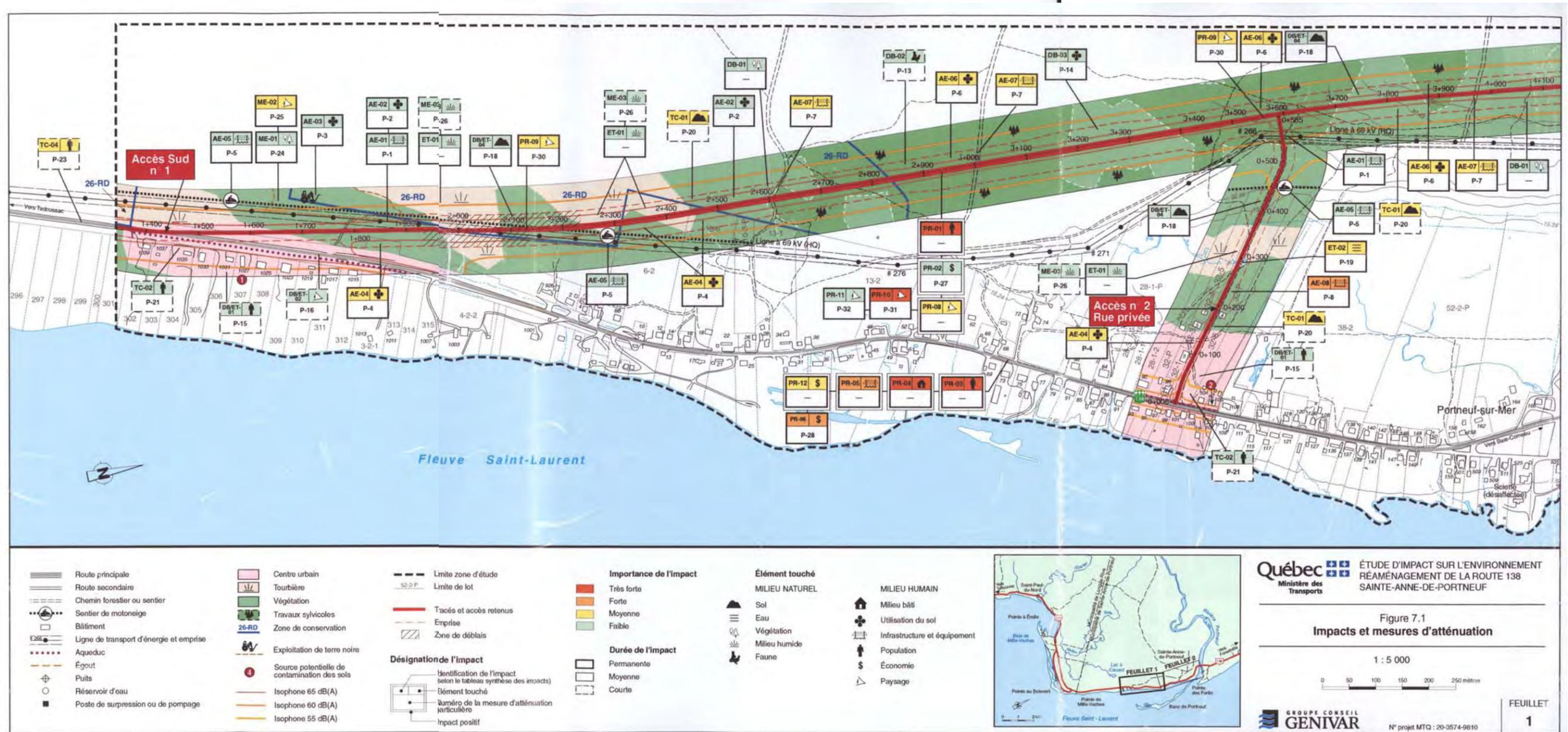
De plus, un rapport sur l'efficacité des mesures d'atténuation visant à assurer l'intégrité des milieux hydrique et riverain, traversés par l'infrastructure routière et faisant état des lieux doit être déposé au ministre de l'Environnement dans un délai de deux ans suivant la fin des travaux d'aménagement.

Le Greffier du Conseil exécutif

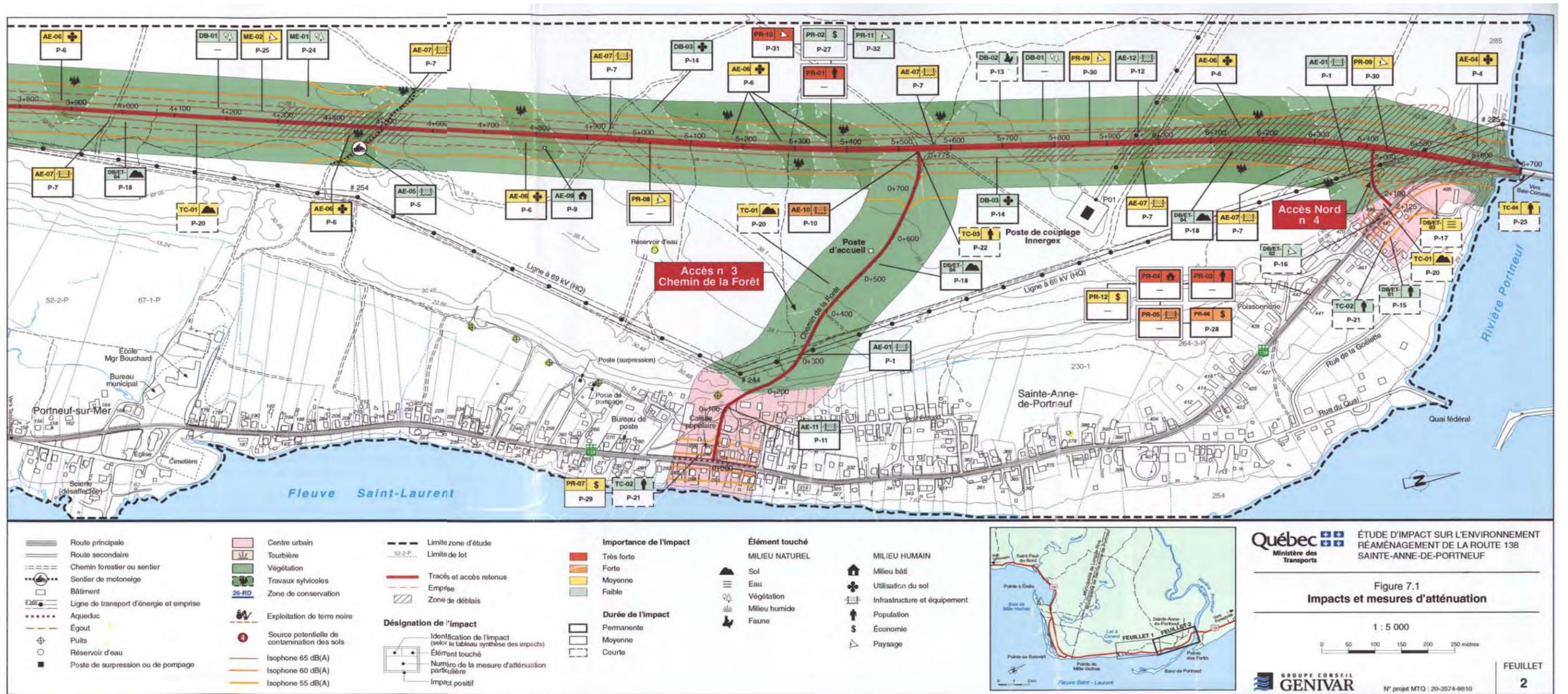


ANNEXE 3

PROJET INITIAL



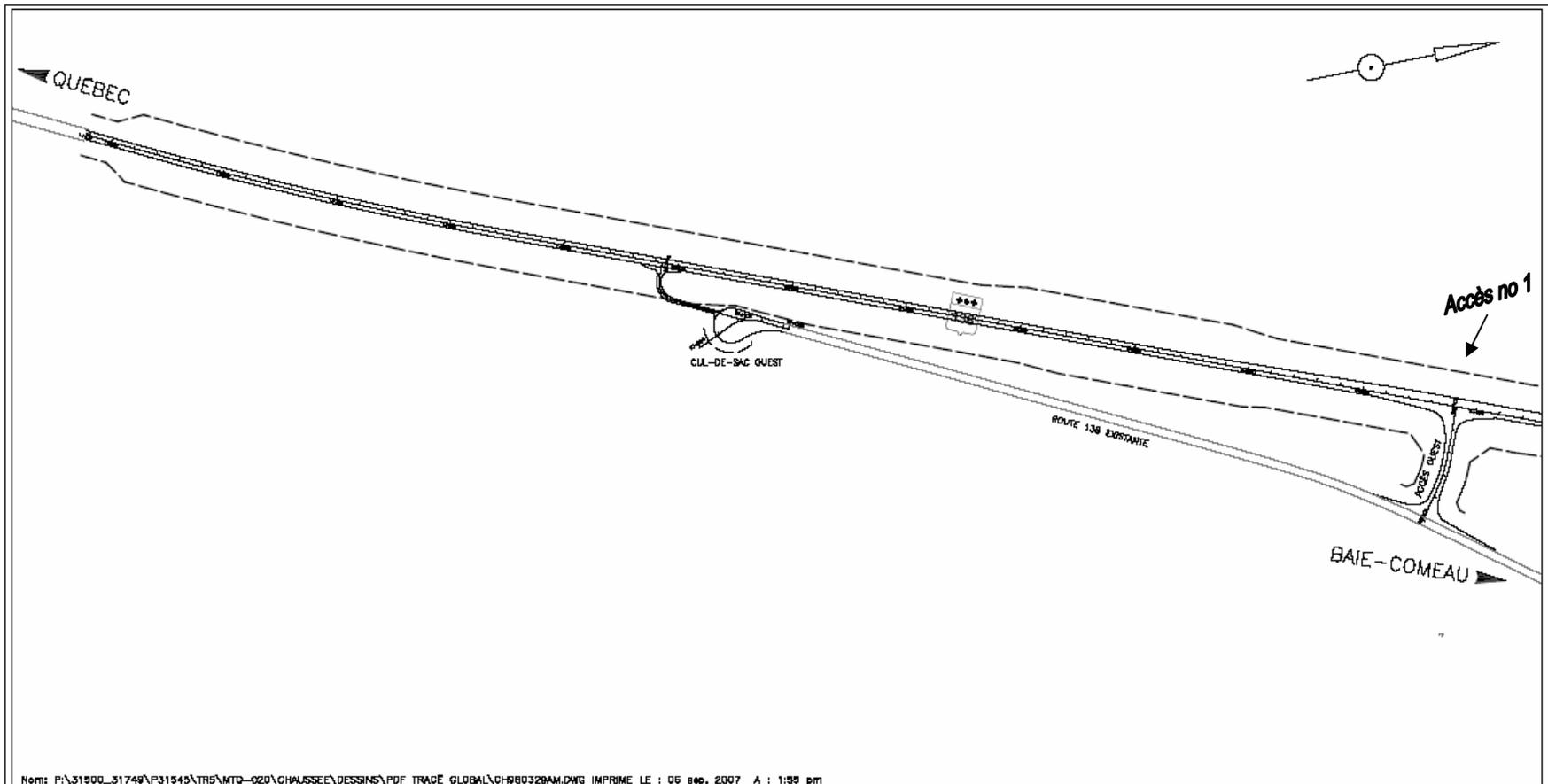
Source : Ministère des Transports. Addenda n° 3.



Source : Ministère des Transports. Addenda n° 3

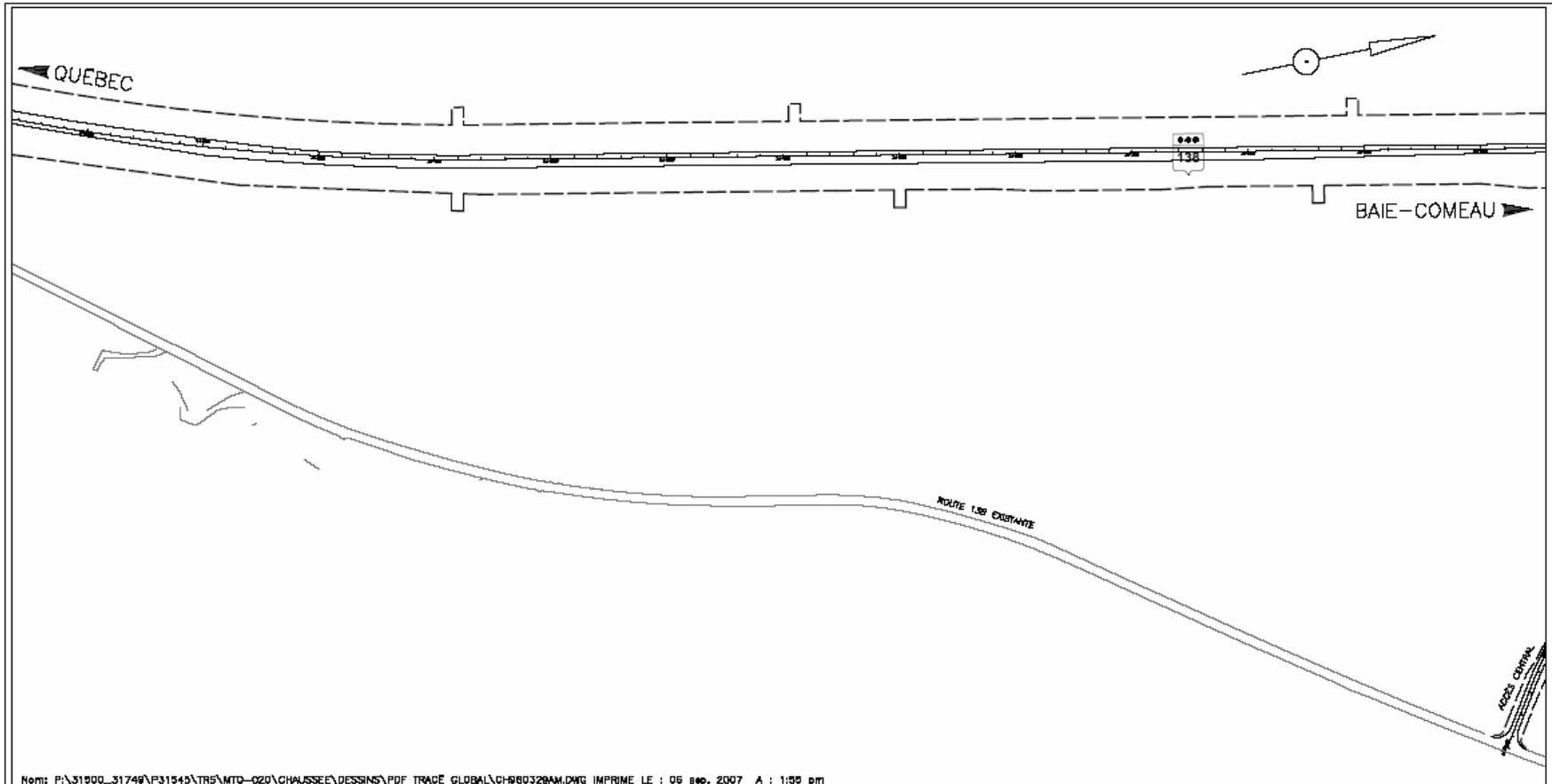
ANNEXE 4

PROJET MODIFIÉ



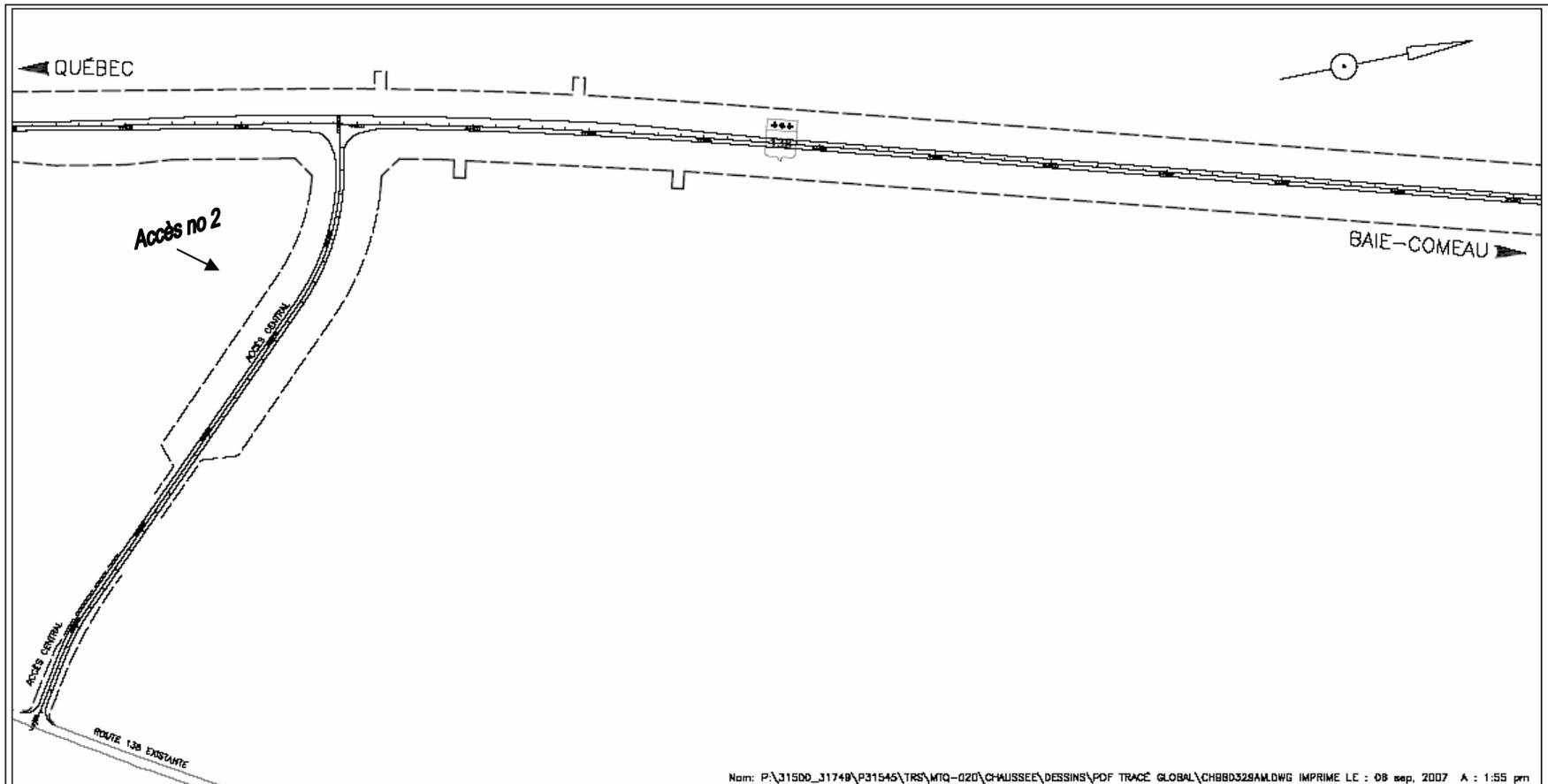
Nom: P:\31500_31749\F31545\TR5\MTQ-020\CHAUSSE\DESSINS\PDF TRACÉ GLOBAL\CH80329AM.DWG IMPRIME LE : 06 sep, 2007 A : 1:59 pm

Unité administrative Direction Générale de Québec et de l'Est Direction de la Côte-Nord Service des Projets		Description PORTNEUF-SUR-MER TRACÉ DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT	Identification du projet 154980329	Préparé par ÉRIC GALLANT, tech.
			Echelle horizontale AUCUNE	Approuvé par DANY McCARVILL, ing.
			Echelle verticale AUCUNE	Date 2007-09-06

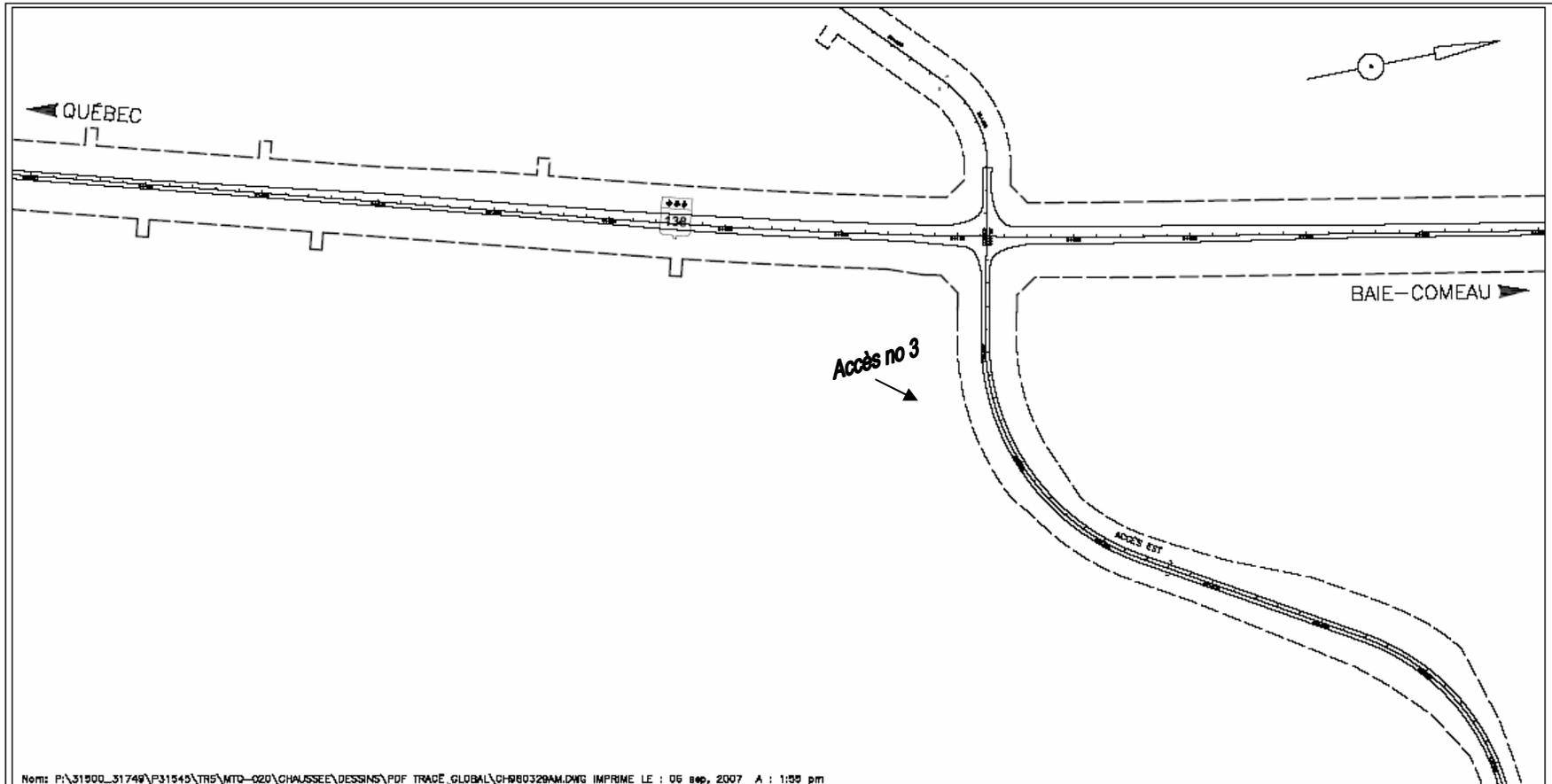


Nom: P:\31500_31749\F31545\TR5\MTQ-020\CHAUSSE\DESSINS\PDF TRACÉ GLOBAL\CH80329AM.DWG IMPRIME LE : 06 sep, 2007 A : 1:59 pm

Unité administrative Direction Générale de Québec et de l'Est Direction de la Côte-Nord Service des Projets		Description PORTNEUF-SUR-MER TRACÉ DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT	Identification du projet 154980329	Préparé par ÉRIC GALLANT, tech.
			Echelle horizontale AUCUNE	Approuvé par DANY McCARVILL, ing.
			Echelle verticale AUCUNE	Date 2007-09-06

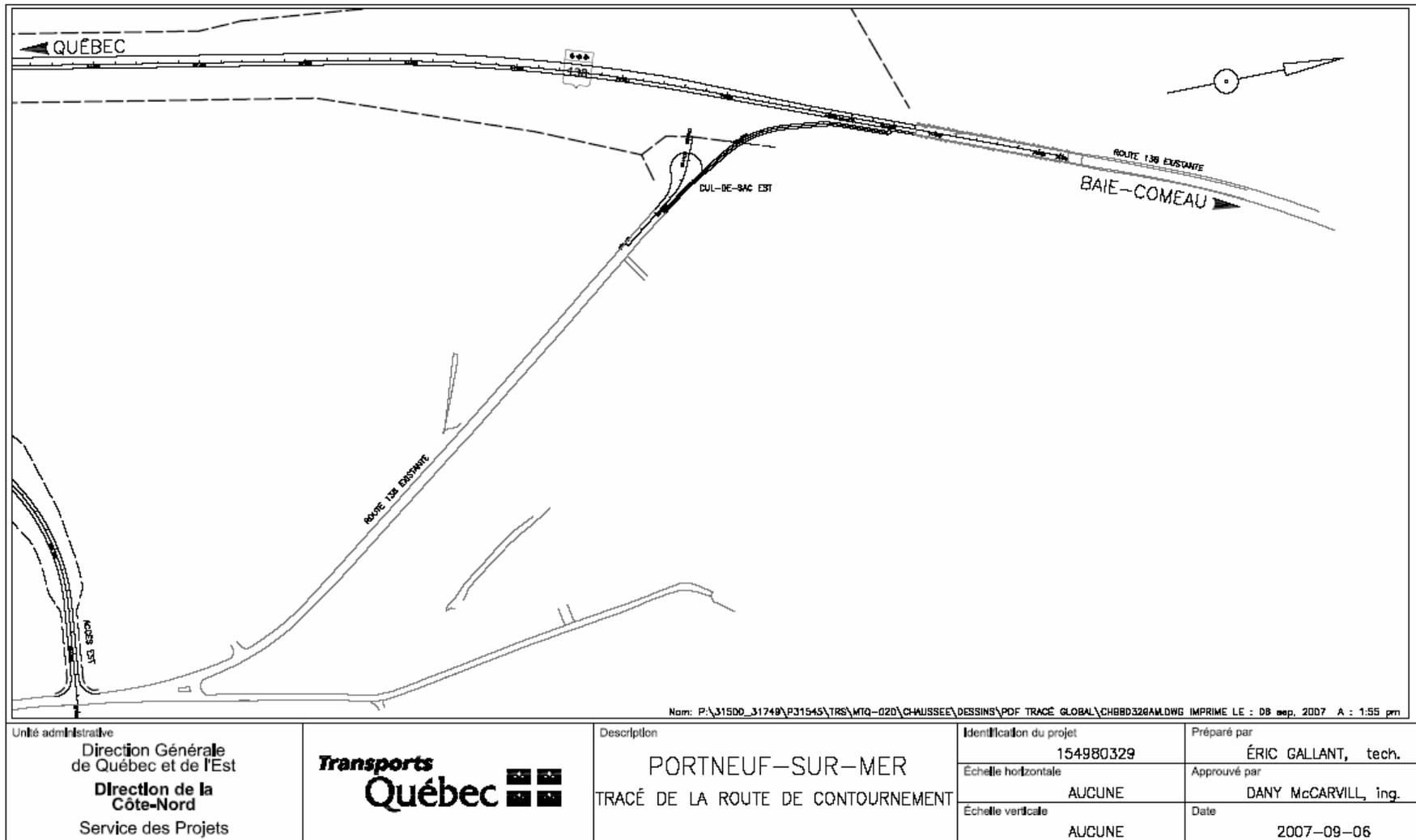


Unité administrative Direction Générale de Québec et de l'Est Direction de la Côte-Nord Service des Projets	Transports Québec 	Description PORTNEUF-SUR-MER TRACÉ DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT	Identification du projet 154980329	Préparé par ÉRIC GALLANT, tech.
			Echelle horizontale AUCUNE	Approuvé par DANY McCARVILL, ing.
			Echelle verticale AUCUNE	Date 2007-09-06



Norm: P:\31500_31749\F31549\TR5\MTO-020\CHAUSSEE\DESSINS\PDF TRACÉ GLOBAL\CH980329AM.DWG IMPRIME LE : 06 sep, 2007 A : 1:55 pm

Unité administrative Direction Générale de Québec et de l'Est Direction de la Côte-Nord Service des Projets		Description PORTNEUF-SUR-MER TRACÉ DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT	Identification du projet 154980329	Préparé par ÉRIC GALLANT, tech.
			Échelle horizontale AUCUNE	Approuvé par DANY McCARVILL, ing.
			Échelle verticale AUCUNE	Date 2007-09-06

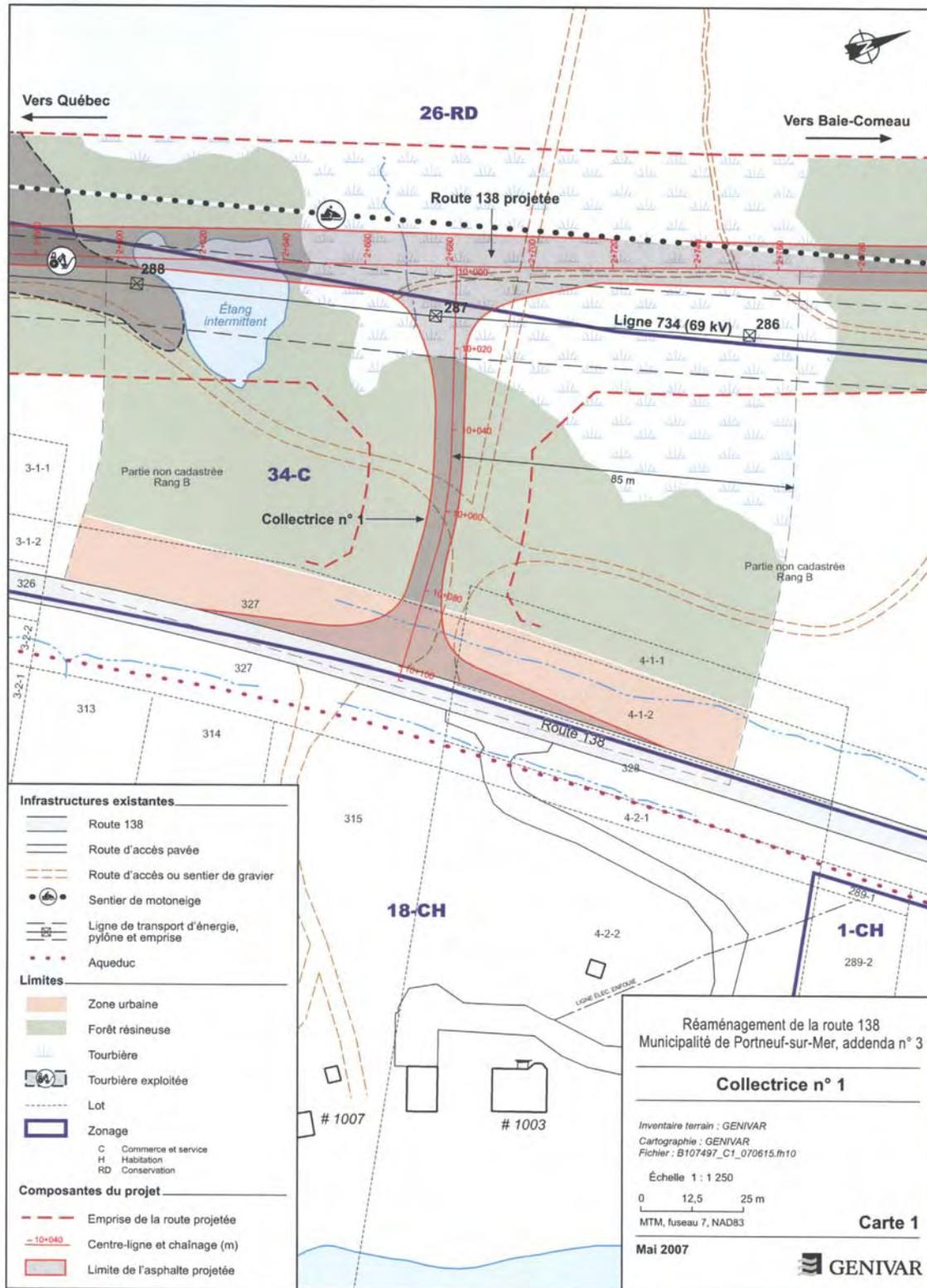


Source : Ministère des Transports.

ANNEXE 5

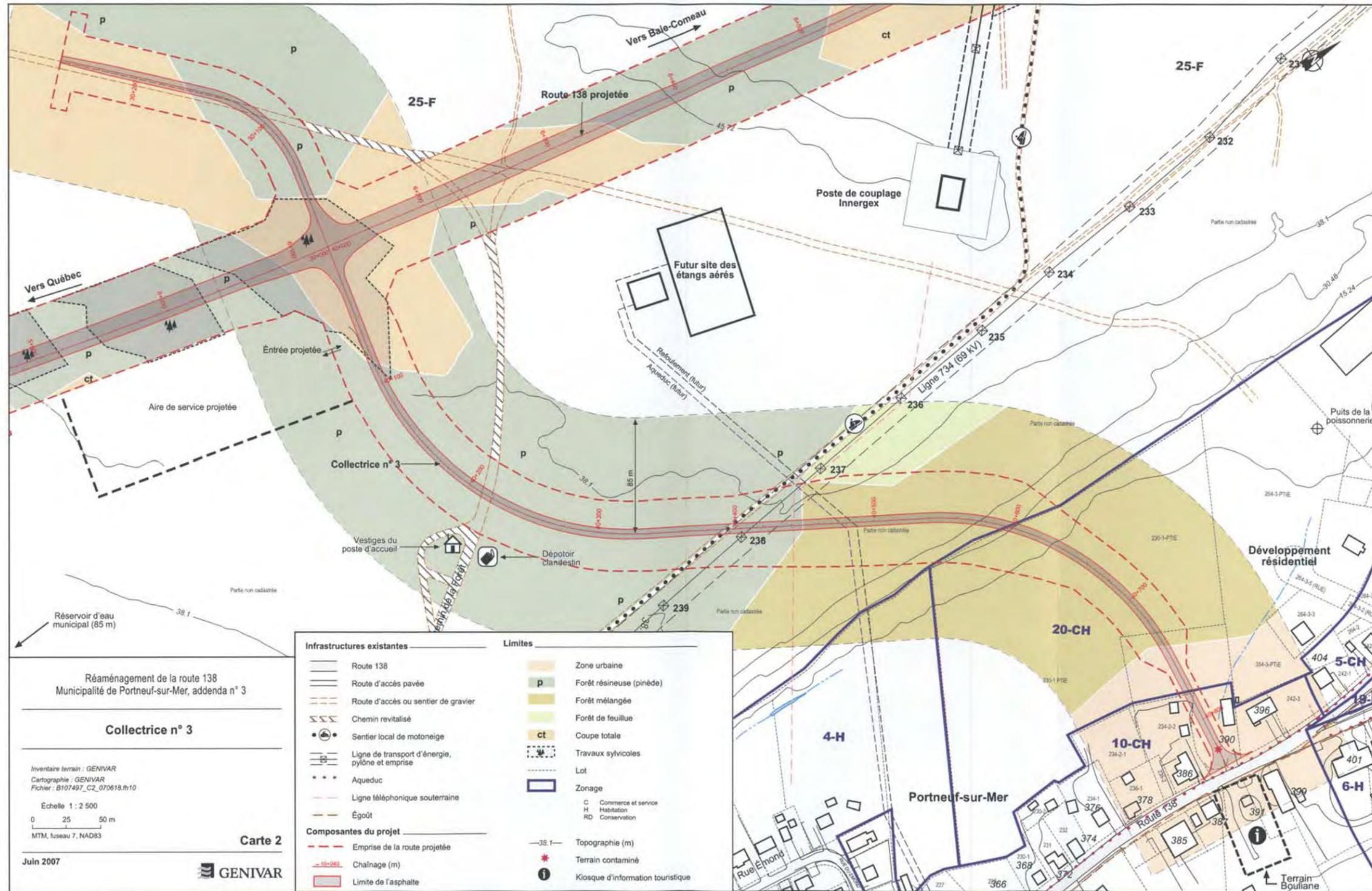
COLLECTRICE N° 1 ET COLLECTRICE N° 3

CARTE 1 – COLLECTRICE N° 1



Source : Ministère des Transports, Réponses aux questions du MDDEP.

CARTE 2 – COLLECTRICE N° 3



Source : Ministère des Transports, Réponses aux questions du MDDEP.