

---

---

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

**DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DES PROJETS TERRESTRES**

**Rapport d'analyse environnementale  
pour le projet de réaménagement de la route 138  
sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain,  
secteur de la côte à Matou,  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-360**

**Le 24 novembre 2014**

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

**Québec** 



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :**

Chargée de projet : Madame Valérie Saint-Amant

Analyste : Madame Nancy Bernier

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim

Révision de textes et éditique : Madame Céline Robert, secrétaire



## SOMMAIRE

La présente analyse environnementale porte sur le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain, dans le secteur de la côte à Matou, par le ministère des Transports (MTQ).

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 (chapitre Q-2, r. 23). En effet, il concerne la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 km, 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 m ou plus.

Ce secteur de la route 138 présente une pente critique descendante comportant plusieurs courbes, dont une nettement non conforme, occasionnant la formation de pelotons derrière les véhicules lourds en raison de l'impossibilité d'effectuer des dépassements sécuritaires, le tout générant des comportements délinquants et une problématique d'accidents.

Afin de remédier à ces problèmes de sécurité et de fluidité, le MTQ propose le réaménagement de la route à quatre voies sur une distance totale de 2,5 km. Les travaux incluent l'ajout d'une section de chaussée séparée des voies descendantes d'une longueur de près de 900 m ainsi que le réaménagement de la route dans un nouvel alignement et des mises aux normes de l'infrastructure actuelle sur une distance cumulée de 1,6 km.

La sécurité routière constitue le principal enjeu du projet et apparaît comme sa raison d'être. La réalisation de ce projet permettra d'améliorer grandement la sécurité et la fluidité du secteur.

Des modifications notables ont été apportées au projet au cours de la procédure. L'aire de vérification des freins et la rampe de détresse ont été retirées du projet.

L'emplacement de l'aire de vérification des freins s'est avéré être un enjeu négatif majeur du projet. Après une médiation tenue par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE), l'initiateur a retiré cet équipement de son projet.

Les autres enjeux sont liés à la présence du ruisseau du Cap Martin, à la gestion des déblais excédentaires, à l'alimentation en eau potable, au climat sonore en phase de construction et aux impacts sur les milieux bâti et agricole.

Au terme de l'analyse environnementale, nous considérons que le projet, sans l'aire de vérification des freins, est justifié et acceptable sur le plan environnemental. En conséquence, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports conformément aux conditions énoncées dans le présent rapport.



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Équipe de travail.....</b>	<b>i</b>
<b>Sommaire.....</b>	<b>iii</b>
<b>Liste des figures.....</b>	<b>vii</b>
<b>Liste des annexes .....</b>	<b>vii</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Le projet.....</b>	<b>2</b>
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	4
<b>2. Analyse environnementale .....</b>	<b>5</b>
2.1 La raison d'être du projet : la sécurité routière.....	6
2.2 Analyse des variantes .....	6
2.3 L'aménagement d'une aire de vérification des freins.....	7
2.4 La protection du ruisseau du Cap Martin .....	9
2.5 Autres enjeux .....	11
2.5.1 Climat sonore.....	11
2.5.2 L'alimentation en eau potable .....	11
2.5.3 Milieux bâti et agricole .....	12
2.5.4 La gestion des déblais excédentaires .....	13
2.5.5 Gestion des espèces exotiques envahissantes.....	14
2.5.6 Milieux humides.....	15
<b>Conclusion.....</b>	<b>15</b>
<b>Références.....</b>	<b>17</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>19</b>





**LISTE DES FIGURES**

FIGURE 1 :	ROUTE 138, SECTEUR DE LA CÔTE À MATOU.....	3
FIGURE 2 :	AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138, SECTEUR DE LA CÔTE À MATOU, PROJET PROPOSÉ EN 2001.....	5

**LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS.....	21
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET .....	23



## INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain dans le secteur de la côte à Matou, par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain, secteur de la côte à Matou 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 (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 km, 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 m ou plus.

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 à Saint-Urbain du 23 avril au 7 juin 2002.

À la suite de la réception des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre de l'Environnement a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une médiation, qui a eu lieu à Saint-Urbain du 30 octobre au 20 décembre 2002, au terme de laquelle, les requérants ont retirés leurs demandes d'audience publique.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et les ministères 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. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur et celle recueillie lors des consultations publiques.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Il est à noter que la procédure d'évaluation environnementale du projet de réaménagement de la route 138, secteur de la côte à Matou, a été interrompue peu après la médiation environnementale du BAPE à la demande de l'initiateur. Au cours de l'année 2013, le MTQ a signifié vouloir réactiver la procédure relativement à ce projet. Il a été indiqué à l'initiateur qu'il était possible de le faire, mais qu'il devait procéder à la mise à jour de son étude d'impact. Un addenda (ci-après nommé addenda 2014) a été déposé en juillet 2014 incluant les nouvelles préoccupations environnementales mises de l'avant depuis 2001 de même que les nouvelles approches et méthodes développées par le MTQ pour la protection de l'environnement. L'addenda 2014 a également permis de mettre à jour le portrait de la zone d'étude.

## 1. LE PROJET

### 1.1 Raison d'être du projet

La route 138 fait partie du réseau routier national. Elle constitue un axe de développement stratégique majeur pour la région 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. La route 138 permet également les liaisons avec le Saguenay–Lac Saint-Jean via la route 172 et avec le Labrador via la route 389. Elle 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.

La route 138 est classée route de transit pour les véhicules lourds en raison de l'importante activité forestière de la région. Elle dessert également un bon nombre de générateurs régionaux de trafic liés au tourisme, entre autres, le casino de Charlevoix, le Massif de Charlevoix, les parcs des Grands-Jardins et des Hautes-Gorges-de-la-rivière-Malbaie, le traversier de Saint-Siméon–Rivière-du-Loup et le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent. De plus, elle sert au transport de la très grande majorité des biens et services dont dépend la région de Charlevoix.

Le secteur de la côte à Matou est entièrement en zone agricole et compte 22 bâtiments voués à l'habitation et à l'exploitation agricole (figure 1).

Le débit journalier moyen annuel sur le tronçon à l'étude est estimé à environ 4 800 véhicules par jour, augmentant à 6 600 pendant la période estivale. La circulation est donc problématique en été en raison de l'activité touristique. La proportion de véhicules lourds est importante, soit de 21 %. Elle est en partie générée par la présence dans le secteur d'une meunerie, de deux sablières et par la vocation agro-forestière de la municipalité de Saint-Urbain. L'absence de transport maritime des marchandises dans Charlevoix et de transport ferroviaire au-delà de la municipalité de Clermont accentue la circulation lourde dans le secteur.

La côte à Matou présente une géométrie pouvant causer des accidents graves. Elle est caractérisée par une longue pente de plus de 3 km avec une inclinaison atteignant 12 %, plusieurs courbes dont une très prononcée d'un rayon de 218 m non conforme et située dans un secteur à forte pente, des distances de visibilité à l'arrêt inférieures aux normes et de faibles possibilités de dépassement en direction ouest en amont et en aval de la côte à Matou (aucune possibilité de dépassement en direction ouest dans la côte).

En haut de la côte, la route actuelle compte une seule voie en direction ouest (alors qu'il y a deux voies en montée en direction est). Les camions doivent diminuer leur vitesse avant d'amorcer la forte pente ce qui entraîne la formation de pelotons et l'impatience des usagers dans une zone où les dépassements sont interdits. Ces éléments provoquent des comportements délinquants dans la voie descendante.

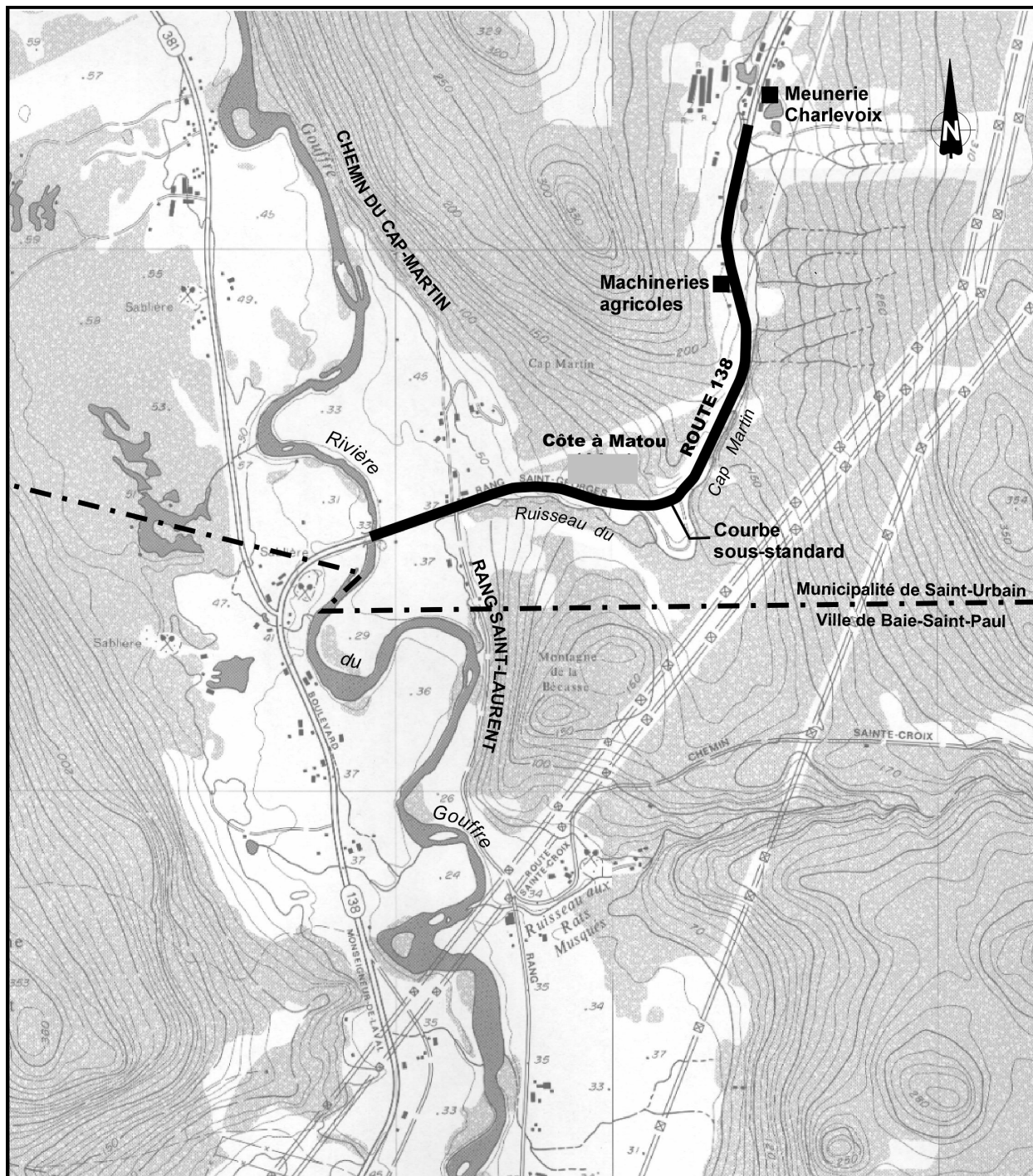
Entre l'étude de sécurité réalisée dans l'étude d'impact de 2001 (période de 1990 à 1996) et celle présentée dans l'addenda 2014 (période de 2007 à 2012), on remarque un nombre similaire d'accidents, mais une augmentation des accidents dans le secteur de la courbe non conforme.

L'une des problématiques de transport identifiées dans l'étude d'impact de 2001 a été corrigée entre temps. Le carrefour situé au bas de la côte (intersection avec le chemin Saint-Laurent/du Cap-Martin) a fait l'objet d'un réaménagement. On y trouve maintenant un îlot

de virage à gauche dans les deux directions ainsi qu'un tunnel pour vélo construit sous la route 138.

Pour le MTQ, une route nationale de cette importance nécessite de meilleures conditions de circulation et un niveau accru de sécurité. Il apparaît que ce tronçon de la route 138 présente effectivement des risques importants pour la sécurité des usagers.

FIGURE 1 : ROUTE 138, SECTEUR DE LA CÔTE À MATOU



Source : Étude d'impact, MTQ, 2001

## 1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet présenté par le MTQ vise à corriger les problèmes de sécurité énumérés dans la section précédente. Le MTQ propose de reconstruire une section de la route entre l'intersection de la route 138 et du chemin Saint-Laurent/du Cap-Martin et environ 2,5 km plus à l'est, juste avant la meunerie (figure 1). Le coût total est estimé à environ 24 M\$ (tel que soumis dans l'addenda 2014).

Les interventions proposées sont :

- le réaménagement de l'infrastructure actuelle à quatre voies sur 2,5 km. Les voies débuteraient en haut du plateau entre la meunerie et le commerce de machinerie agricole et se termineraient dans le secteur réaménagé de l'intersection du chemin Saint-Laurent/du Cap-Martin;
- la construction d'une chaussée séparée d'une longueur de 900 m des deux voies descendantes (en direction ouest) aménagées selon un rayon de 450 m, (la norme est de 340 m pour une route avec limite de vitesse à 90 km/h) (figure 2);
- les deux voies montantes seraient conservées dans l'axe actuel avec le même rayon; la troisième voie (l'actuelle voie descendante) serait arasée; un léger réalignement de la route actuelle des voies contiguës serait effectué dans la portion est du projet et des travaux de mises aux normes de l'infrastructure seraient également effectués.

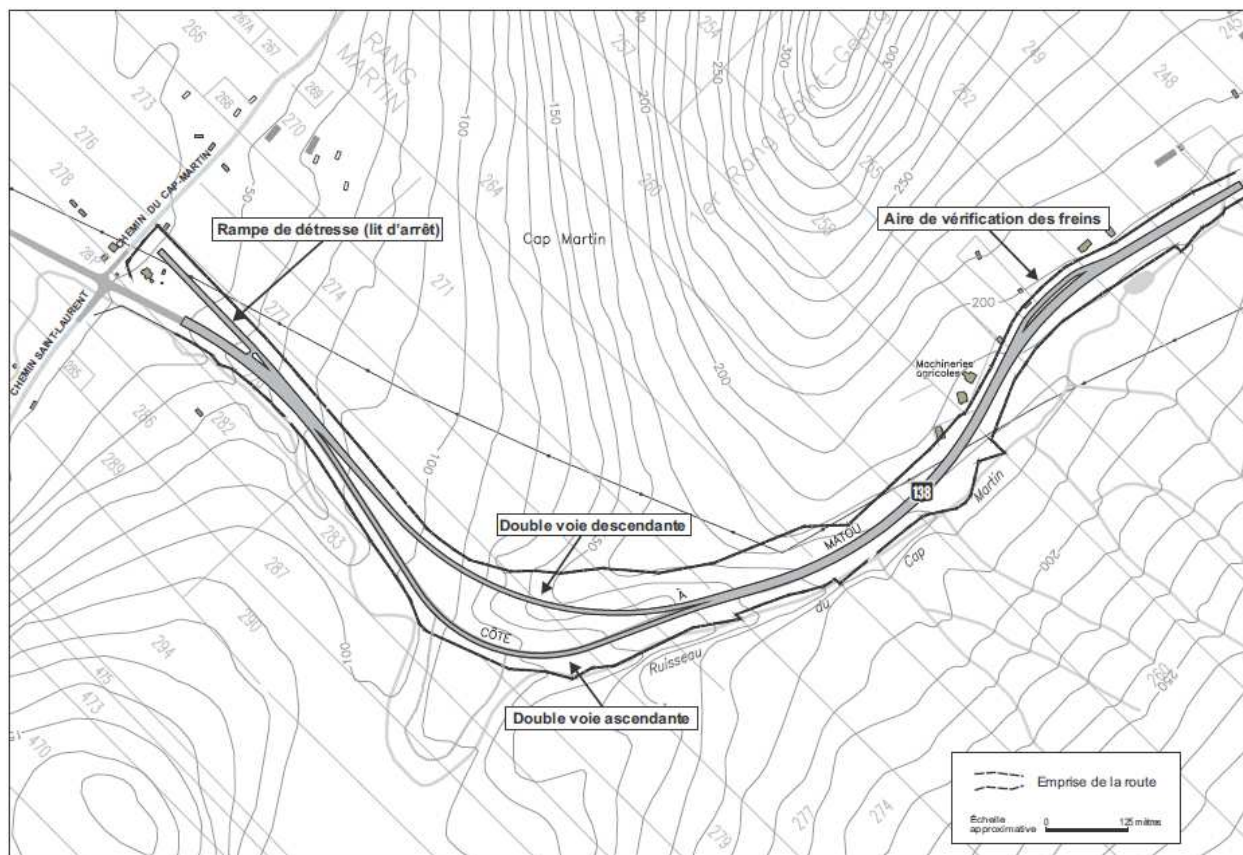
Le projet initial proposait l'aménagement d'une aire de vérification des freins, sur un plateau immédiatement à l'est de l'entreprise de machineries agricoles, ainsi qu'une rampe de détresse au pied de la côte à Matou.

L'aire de vérification des freins était composée d'une voie de décélération, d'un accès à une voie de circulation et d'une aire de stationnement parallèle, le tout séparé de la route par un terre-plein. Le retour des véhicules lourds se faisait sur la nouvelle voie lente, de sorte que la faible vitesse des véhicules lourds ne présente pas de danger pour le reste de la circulation. En présence d'un tel aménagement, les camions ont l'obligation de laisser la route pour emprunter l'aire de vérification, de s'arrêter complètement et de faire les vérifications qui s'imposent avant de repartir vers la descente. Selon le MTQ, cet aménagement est relativement efficace sur le plan de la sécurité puisqu'il amène le conducteur à amorcer lentement la descente. Cependant, à la suite de la médiation environnementale tenue par le BAPE, cet aménagement a été retiré du projet par le MTQ (voir chapitre 2.3).

L'addenda 2014 indique que la rampe de détresse est également soustraite du projet. En effet, un audit de sécurité du MTQ, réalisé en juin 2014, a démontré que l'emplacement de cette voie de secours ne correspond pas à un endroit à priorité élevée, selon les critères généralement reconnus (Abdelwahab et Morral, 1997), puisqu'elle ne serait pas située en amont d'un point dur comme une courbe raide, un carrefour avec nécessité d'arrêter, un quai d'embarquement, etc. Toujours selon l'addenda 2014, l'efficacité de la voie de détresse pourrait être diminuée du fait que les conducteurs de véhicules lourds en détresse ne seraient pas portés à l'utiliser étant donné l'absence d'un danger imminent en aval. En effet, à cet endroit, la route 138 est généralement

rectiligne sur 700 m, la visibilité est bonne et le profil devient plat et même légèrement ascendant.

FIGURE 2 : AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 138, SECTEUR DE LA CÔTE À MATOU, PROJET PROPOSÉ EN 2001



Source : Rapport du BAPE numéro 175

## 2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Après analyse de l'étude d'impact, outre la sécurité des usagers motivant la réalisation du projet, il apparaît que le principal enjeu de la réalisation du projet de réaménagement de la route 138 dans le secteur de la côte à Matou est constitué par l'aménagement d'une aire de vérification des freins.

La protection du ruisseau du Cap-Martin et la disposition des déblais représentent également des enjeux importants. D'autres enjeux de moindre importance seront également traités soit la protection de l'alimentation en eau potable, le climat sonore, les milieux bâti et agricole, la gestion des espèces exotiques envahissantes (EEE) et la perte de milieux humides.

Cette analyse des enjeux et impacts du projet est basée sur l'étude d'impacts du MTQ, la consultation gouvernementale et les travaux du BAPE lors de la médiation environnementale ainsi que l'addenda 2014.

## 2.1 La raison d'être du projet : la sécurité routière

La raison première mise de l'avant par l'initiateur pour justifier son projet est d'améliorer la sécurité et les conditions de circulation dans ce secteur de la route 138. Les données présentées dans l'étude d'impact concernant le taux d'accidents démontrent que dans sa configuration actuelle, cette section de la route 138 est effectivement problématique.

Pour le MTQ, la sécurité routière constitue le principal enjeu du projet et apparaît comme sa raison d'être. Le MTQ propose un projet visant à réduire le nombre d'accidents et leur gravité.

Lors d'une visite de terrain, nous avons été à même de constater la topographie accidentée du secteur (pente accentuée et en courbe) causant des difficultés à négocier les courbes, des problèmes de visibilité et d'accès à certaines résidences.

Le projet, en portant le nombre de voies à deux en direction ouest, permettra les dépassements en descente et améliorera la fluidité. Le fait de séparer les voies descendantes des voies ascendantes dans la portion la plus accentuée de la courbe permet d'éliminer les accidents frontaux en descente.

Il nous apparaît toutefois surprenant que l'aménagement de la rampe de détresse soit maintenant considéré non nécessaire alors que cet aménagement était justifié en 2001. Néanmoins, comme il s'agit d'un aménagement relevant des compétences du MTQ, nous ne remettons pas en question la décision de le retirer.

Dans une perspective socio-économique, ces améliorations prévues à la route 138 permettraient d'assurer une meilleure accessibilité aux divers sites récréotouristiques de la région, d'améliorer la cohabitation des différents usagers et de mieux répondre à leur besoin en terme de déplacements.

*Constat relatif à la sécurité routière à titre de justification :*

*L'équipe d'analyse constate que le tronçon de route à l'étude présente une problématique de sécurité qui engendre des comportements non sécuritaires confirmés par des taux d'accidents supérieurs au taux critique d'accidents dans la partie centrale (pente forte en courbe non conforme) de la côte à Matou. Un réaménagement du tronçon de la côte à Matou en raison d'une problématique de sécurité nous apparaît justifié.*

## 2.2 Analyse des variantes

L'initiateur a soumis quatre options pour répondre à la problématique de sécurité causée par la présence de la courbe non conforme à mi-pente :

- Option 1 : une rampe de détresse aménagée du côté droit de la route (pente descendante) un peu avant la courbe constituée d'une voie de sortie et d'un lit d'arrêt aménagé à même le talus bordant la route. La courbe demeure non conforme.
- Option 2 : une barrière de type New Jersey installée tout le long de la courbe, au centre de la route, entre les voies montantes et descendantes. La courbe reste non conforme.
- Option 3 : le réaménagement de la courbe non conforme par une courbe de 450 m de rayon correspondant aux normes du MTQ pour une route à 90 km/h. Seules les deux voies descendantes seraient réaménagées, les voies montantes seraient conservées telles



quelles. Les voies descendantes se trouvent complètement séparées des voies montantes.

Option 4 : le réaménagement de la courbe non conforme par une courbe de 450 m de rayon correspondant aux normes du MTQ pour une route à 90 km/h pour les voies descendantes et montantes.

C'est l'option 3 qui a été privilégiée par l'initiateur puisqu'elle permet de réduire notablement les risques d'accidents frontaux en séparant complètement les voies descendantes des voies montantes. De plus, les coûts de réalisation de l'option 3 sont beaucoup moins élevés qu'avec l'option 4. Dans le contexte où les véhicules montant la côte circulent généralement moins vite, compte tenu de la pente importante, le maintien de la courbe non conforme en montée est jugé acceptable. Les options 1 et 2 sont rejetées puisqu'elles ne règlent pas le problème de la courbe non conforme.

*Constat relatif à l'analyse des variantes :*

*Sur les plans technique et économique, l'option retenue par le MTQ nous apparaît justifiée pour répondre à l'objectif visé de réduire les risques à la sécurité des usagers par le réaménagement de la courbe non conforme strictement dans les voies descendantes.*

### **2.3 L'aménagement d'une aire de vérification des freins**

Dans son projet initial, le MTQ proposait l'aménagement d'une aire de vérification des freins en haut du plateau, juste à l'est de l'entreprise de machineries agricoles (voir figure 2). Trois résidences auraient été directement affectées par cet aménagement, soit par le bruit, par une modification du milieu visuel, soit par une modification de l'accès à la propriété.

#### ***La consultation du public et la médiation***

Lors de la soirée d'information publique, la localisation de cet aménagement s'est retrouvée au centre des échanges entre les représentants du MTQ, les riverains de l'aménagement proposé et la Municipalité de Saint-Urbain. Aux demandes répétées des citoyens et du maire sur la possibilité de déplacer l'aire de vérification des freins à l'est du site retenu dans le cadre de l'étude d'impact, les représentants du MTQ ont démontré une fin de non-recevoir, prétextant que l'emplacement retenu était le meilleur sur le plan de la sécurité et que des sites en amont présentaient autant d'impacts.

Au terme de la période d'information et de consultation du dossier par le public, deux requêtes d'audience publique ont été acheminées au ministre. Toutes deux portaient sur l'emplacement de l'aire de vérification des freins et ses répercussions sur la qualité de vie des riverains.

Conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre, Q-2), le ministre a confié au BAPE un mandat d'enquêter et, si les circonstances s'y prêtaient, de procéder à une médiation environnementale relativement à ce projet.

Après avoir obtenu le consentement des requérants et du MTQ à participer à la médiation, le BAPE a procédé à des rencontres des deux parties afin de circonscrire les points de divergences, d'échanger l'information et d'identifier les pistes de solutions.

Selon le rapport d'enquête et de médiation, en cours de processus, le MTQ a soumis une proposition détaillant une série d'engagements répondant aux deux requêtes. Il a d'abord proposé de retirer du projet la partie relative à la construction d'une aire de vérification des freins. Il s'est également engagé à éloigner le tracé de la route des résidences des requérants. La distance d'éloignement varie de 4,5 m à 11,5 m par rapport au projet initial.

Enfin, le MTQ s'est engagé à procéder à une étude de comportement des conducteurs de camions lourds dans le tronçon des côtes à Matou, de la Meunerie et Desgagnés (ces deux dernières côtes étant localisées à l'est de la côte à Matou). Ce secteur englobe les côtes suggérées par les requérants comme étant des secteurs susceptibles à l'aménagement d'une aire de vérification des freins. Selon le MTQ, cette étude précisera le site optimal pour ce type d'aménagement. Comme le résultat de cette étude pourrait retenir le site de la côte à Matou, le MTQ s'est engagé à inclure le site de la côte à Matou, s'il était finalement retenu, à un autre projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, afin de permettre aux citoyens le droit à l'audience publique.

Au terme du processus de médiation, les requérants ont retiré leur demande d'audience publique, conditionnellement à la reconduction complète des engagements du MTQ dans le décret d'autorisation du projet.

### *L'analyse du MDDELCC*

Au moment d'évaluer la recevabilité de l'étude d'impact, le ministère a fait part au MTQ de ses réserves sur la localisation de l'aire de vérification des freins. Sans remettre en question la justification de l'aménagement sur le plan de la sécurité routière, le ministère a demandé au MTQ de réviser son évaluation des impacts sur la qualité de vie des résidents limitrophes à l'aménagement.

Selon les évaluations du MTQ, les arrêts et départs des quelques 500 camions par jour face ou à proximité des résidences limitrophes de l'aire de vérification des freins n'entraînaient qu'une très faible augmentation des niveaux de bruit (1 dB(A) sur 24 h) par rapport à la situation actuelle où les camions doivent décélérer avant d'amorcer la descente de la côte. Cependant, le climat sonore de nuit en période estivale, alors que les fenêtres des maisons sont ouvertes, n'a pas été évalué par le MTQ. Dans ces conditions, nous estimons que la contribution des activités en provenance de l'aire de vérification des freins aurait sans doute été plus perceptible.

Sur le plan visuel, le MTQ n'évaluait pas d'impact particulier pour les résidents localisés en face ou à proximité du site. Il prévoyait aménager les abords de l'aire de façon à intégrer le site au paysage. L'étude ne présente pas de détail sur le type d'aménagement prévu et son efficacité.

Sous l'angle strictement technique, l'emplacement de l'aire de vérification des freins au sommet de la côte à Matou s'avère un choix approprié. Cependant, du point de vue des impacts sur la qualité de vie des riverains de la route 138 dans le secteur à l'étude, il nous apparaît évident que cet aménagement ne pouvait qu'entraîner une détérioration de la qualité de vie. Comme l'ont relevé certains opposants, en plus des nuisances de bruit et visuelles causées par la présence de camions, ce type d'aménagement est susceptible d'être utilisé comme lieu de disposition de déchets et de toilette en plein air. Alors que les conditions de vie des riverains d'un axe routier comme la route 138 sont déjà fortement perturbées par les activités de circulation, conditions de vie qui se sont dégradées dans les trente dernières années par l'augmentation significative du

trafic lourd, l'aménagement de l'aire de vérification des freins du MTQ, de par sa localisation, avait pour effet d'amplifier cette dégradation des conditions de vie.

Connaissant les effets sur la santé pour les populations riveraines d'axes routiers bruyants (stress, insomnies, etc.), le Ministère ne pouvait souscrire aux demandes du MTQ quant à la localisation du site sans étude comparative préalable. Nous avons demandé au MTQ de rechercher un autre site où les impacts sur les résidants seraient moins importants.

Finalement, la médiation aura permis aux citoyens d'exprimer clairement leur opposition à l'implantation d'un aménagement qu'ils percevaient comme ne pouvant que détériorer leur milieu de vie.

Le MTQ a accepté de retirer cet aménagement de l'ensemble du projet, mais en soulignant qu'il pourrait reconsidérer cette décision sur la base d'une étude à venir qui permettrait d'identifier le meilleur site et n'excluant pas le site de la côte à Matou.

Sur le plan technique, le MDDELCC n'a pas l'expertise pour l'identification de sites potentiels à l'aménagement d'une aire de vérification des freins. Néanmoins, il serait possible qu'à la suite du processus d'évaluation et de consultation publique réalisé dans le cadre de la procédure, le MTQ revienne avec une proposition semblable à celle qui a soulevé l'opposition des résidants, de la Municipalité de Saint-Urbain et de la MRC de Charlevoix et qui fut l'objet de la médiation. Les intentions du MTQ ne sont pas connues sur la façon dont il s'assurerait de l'intégration et de l'acceptabilité sociale de cet aménagement. S'il s'agissait d'une proposition semblable, on doit s'attendre à ce que l'opposition se manifeste à nouveau.

Dans l'addenda 2014, le MTQ n'indique pas les raisons du rejet de l'aménagement de l'aire de vérification des freins, bien qu'il soit indiqué que cet aménagement ne fait plus partie du projet soumis.

*Constat relatif à l'aménagement d'une aire de vérification des freins :*

*L'exercice d'analyse environnementale et de consultation du public rendu possible par la procédure d'évaluation environnementale aura permis de faire ressortir l'absence d'acceptabilité sociale causée par les impacts négatifs de l'aménagement de l'aire de vérification des freins sur la qualité de vie des riverains. Bien que l'initiateur se soit engagé à ne pas réaliser l'aire de vérification des freins dans le cadre de l'actuel projet, celui-ci a tout de même précisé qu'il n'excluait pas totalement la possibilité d'aménager cette infrastructure au site identifié dans le futur. Dans le cas où le MTQ maintiendrait son intention de réaliser une aire de vérification des freins dans le secteur des côtes à Matou, de la Meunerie ou Desgagnés, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ procède à une étude comparative de choix de sites basée sur des critères techniques, environnementaux et d'acceptabilité sociale, avant d'établir son choix.*

## **2.4 La protection du ruisseau du Cap Martin**

Deux cours d'eau sont présents dans la zone d'étude, soit la rivière du Gouffre et le ruisseau du Cap Martin. Aucun impact direct n'est appréhendé sur la rivière du Gouffre puisque cette rivière à saumon reconnue comme territoire d'intérêt écologique par la MRC est située à l'extrémité du corridor à l'étude et que la limite ouest des travaux de réaménagement de la route se trouve à quelques centaines de mètres du pont permettant à la route de la traverser.

Cependant, le ruisseau du Cap Martin, qui longe la route sur l'ensemble du tronçon visé par le réaménagement, est un affluent de la rivière du Gouffre. Le ruisseau traverse la route 138 au sommet de la côte, puis dévale la pente avec une vitesse élevée du côté sud de la route et bifurque en direction sud de l'autre côté du carrefour avec le chemin Saint-Laurent pour se rendre directement dans la rivière du Gouffre quelques dizaines de mètres plus loin. Selon l'étude d'impact, ses eaux sont claires et limpides.

Une caractérisation du ruisseau du Cap Martin et des espèces présentes a été réalisée dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact. Des individus d'omble de fontaine ont été retrouvés tant au sommet, qu'à mi-pente et au bas de la côte. Néanmoins, compte tenu de la présence de l'obstacle à la migration que représentent la pente très forte à mi-pente et l'écoulement torrentiel, la population d'omble de fontaine en amont de cet obstacle évolue sans doute en allopatrie. La partie inférieure du ruisseau présente des habitats intéressants pour la fraie et l'alevinage de l'omble de fontaine. Des individus de saumon atlantique aux stades d'alevins et de tacons ont également été identifiés dans la partie aval du ruisseau du Cap Martin, ce qui confirme que cette section du ruisseau est utilisée comme aire d'alevinage pour cette espèce prisée des pêcheurs.

Par conséquent, des mesures rigoureuses devront être appliquées en regard des travaux susceptibles d'affecter ce cours d'eau. Le MTQ s'est déjà engagé à réaliser ces travaux en dehors de la période qui correspond à la fraie et à l'incubation des œufs de l'omble de fontaine. Dans cette région, la période de moindre impact pour réaliser ces travaux se situe entre le 15 juin et le 15 septembre. Puisque les travaux ne visent que la partie amont du ruisseau, il n'est pas requis d'établir une période de protection pour la période de fraie du saumon atlantique. Différentes mesures d'atténuation sont proposées aussi par le MTQ pour protéger le cours d'eau. Le nouveau guide de surveillance environnementale des chantiers routiers produit par le MTQ (MTQ, 2014) servira de base à l'identification des mesures appropriées pour la gestion de l'eau et du contrôle de l'érosion sur le chantier. Les plans et devis devront être explicites quant à la façon dont le MTQ entend s'assurer de l'application des mesures d'atténuation pendant les travaux.

Le MTQ s'engage également à effectuer un suivi de la stabilité des sols sur le site des travaux afin d'éviter des phénomènes de sédimentation dans le ruisseau du Cap Martin et la rivière du Gouffre. Le suivi proposé aura une durée de deux ans après les travaux.

*Constat relatif à la protection du ruisseau du Cap Martin :*

*L'équipe d'analyse est d'avis que des mesures d'atténuation particulières devront être mises en place pour assurer la protection du ruisseau du Cap Martin. Les travaux dans l'habitat du ruisseau devront être réalisés entre le 15 septembre et le 15 juin afin d'assurer la protection de la fraie de l'omble de fontaine. Les plans et devis devront être explicites quant à la façon dont le MTQ entend s'assurer de l'application des mesures d'atténuation et du respect de la période de restriction pendant les travaux. Les résultats du suivi de la stabilité des sols proposé par le MTQ devraient permettre d'établir si les mesures d'atténuation ont été adéquates. Nous recommandons qu'au programme de suivi soient prévues des mesures correctives si les résultats démontrent une problématique de sédimentation dans le ruisseau du Cap Martin ou la rivière du Gouffre.*

## 2.5 Autres enjeux

### 2.5.1 Climat sonore

#### *Climat sonore en phase de construction*

Des résidences sont présentes en rive de la route 138 en haut et en bas de la côte à Matou. Les résidents les plus susceptibles d'être affectés par les travaux sont ceux situés en haut de la côte puisque des travaux de terrassement doivent avoir lieu dans ce secteur. Comme les travaux de réaménagement du carrefour ont déjà été réalisés et que les travaux de construction des voies descendantes seront réalisés à plus de 500 m de la maison la plus proche, les résidents du bas de la côte devraient être peu affectés par le bruit des activités de chantier.

Dans l'étude d'impact de 2001, l'initiateur ne s'engage pas à mettre en place un programme de surveillance du climat sonore en phase de construction. La seule mesure fournie concerne la période de travail qui sera entre 7h et 19h. Le ministère considère qu'un programme de surveillance du climat sonore en phase de construction est requis dans les secteurs sensibles.

#### *Constat relatif au climat sonore en phase de construction*

*L'équipe d'analyse considère qu'un programme de surveillance du climat sonore en phase de construction est requis compte tenu de la proximité du chantier et des résidences. Le programme devra être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au moment de ses demandes visant l'obtention de certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.*

#### *Climat sonore en phase d'exploitation*

Les niveaux sonores vont demeurer sensiblement les mêmes (de 52 à 65 dB(A) sur une période de 24 heures) après la réalisation du projet et aucune détérioration n'est appréhendée.

Une résidence (M10) se retrouve actuellement dans un environnement sonore qualifié de fortement perturbé, selon la classification du MTQ. Cette résidence est située dans le secteur prévu initialement pour l'aménagement de l'aire de vérification des freins. À la suite de la médiation, l'initiateur a retiré cet aménagement du projet, mais s'engage tout de même à déplacer la route de 4,5 m à 17 m vers le sud sur le tronçon au sommet de la côte. Dans le secteur précis de la résidence M10, un déplacement de 4,5 m est prévu par rapport au centre de la route. Cette distance permettra d'améliorer légèrement le climat sonore de la résidence.

#### *Constat relatif au climat sonore en phase d'exploitation :*

*L'équipe d'analyse juge qu'il n'est pas nécessaire d'exiger un suivi du climat sonore en phase d'exploitation, car les aménagements proposés ne généreront pas de modification notable du climat sonore dans le secteur des résidences du haut et du bas de la côte.*

### 2.5.2 L'alimentation en eau potable

Selon l'étude d'impact, les 12 résidences et commerces du secteur sont desservis, soit par des puits individuels de surface, soit par des puits communs de surface desservant plusieurs résidences. Les travaux de construction impliqueront le démantèlement potentiel d'un puits

commun localisé au niveau de la future voie descendante. Le MTQ s'engage à relocaliser cette prise d'eau, le cas échéant.

La qualité actuelle de l'eau des puits est de très bonne qualité. Ceux-ci se retrouvent en amont hydraulique du tronçon de la route. Il est donc peu probable que ces puits soient affectés par les travaux et l'entretien de la route.

Comme il est possible que des activités de dynamitage soient nécessaires et que des puits d'eau potable se trouvent à proximité, l'initiateur s'est engagé à ne pas utiliser d'explosif à base de perchlorate.

Le MTQ propose comme mesure de surveillance et de suivi d'effectuer une caractérisation des puits avant, pendant et après la construction.

*Constat relatif à l'alimentation en eau potable :*

*L'équipe d'analyse recommande que l'initiateur dépose son programme de suivi des puits d'eau potable lors de la première demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Ce programme devra indiquer les paramètres de mesure, la fréquence d'échantillonnage des puits et la durée du suivi. Il devrait également détailler les mesures prises pour assurer l'alimentation en eau potable des utilisateurs du puits commun potentiellement affecté par les travaux ainsi que les mesures correctives à mettre en place en cas de détérioration de la qualité de l'eau. L'initiateur devra inscrire au devis que l'utilisation d'explosif à base de perchlorate doit être proscrite sur ce chantier.*

### **2.5.3 Milieux bâti et agricole**

Avec le retrait de l'aménagement de l'aire de vérification des freins et le déplacement du tracé de la route vers le sud dans ce secteur en plus du retrait de la rampe de détresse au bas de la côte, l'impact sur les propriétés est réduit au minimum. Un impact temporaire sur l'accès aux propriétés riveraines est tout de même appréhendé. Le MTQ s'engage à assurer un accès aux résidences, commerces et exploitations agricoles en tout temps durant le chantier et à réaménager les accès privés à la satisfaction des propriétaires.

Les travaux de prolongement de la deuxième voie descendante et de mises aux normes de l'infrastructure vont requérir des déblais de part et d'autre de la route, à certains endroits. La résidence M7 se trouve dans un secteur visé par la mise aux normes. Des travaux de déblais doivent être réalisés sur le terrain de cette propriété pour favoriser la visibilité à l'entrée de la courbe. À l'heure actuelle, le MTQ évalue divers scénarios avec le propriétaire, dont celui de déplacer la résidence sur la portion de terrain résiduelle.

Chaque propriétaire directement touché par le projet sera indemnisé monétairement. Le MTQ privilégie des règlements négociés de gré à gré, en vertu de la *Procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*.

L'ensemble du corridor est situé en zone agricole permanente. L'initiateur a obtenu un avis favorable de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ), en novembre 2013, pour l'aliénation en sa faveur et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, d'emplacements totalisant une superficie approximative de 7,6 ha. Après avoir pris en considération l'ensemble de la preuve soumise, la Commission en vient à la conclusion que malgré la perte de sol, le site visé constitue néanmoins un site de moindre impact pour permettre l'amélioration de la route 138. La

Commission précise que pour ce type de demande, il est difficile sinon impossible de corriger une route déjà existante, et ce, sans impact sur la pratique agricole. Dans les faits, il s'agit de s'assurer que les travaux à être réalisés puissent se dérouler avec un minimum d'impact sur les activités agricoles ou sylvicoles déjà présentes dans ce milieu.

La CPTAQ a autorisé le dézonage des terrains requis (lot 279) pour l'aménagement de la rampe de détresse, bien que cet aménagement ne se réalisera pas. Le propriétaire du lot 279 perdra environ un hectare de pâturage, soit environ le tiers des superficies qu'il cultive. Comme d'importantes quantités de matériaux excédentaires devront être disposées, le MTQ a décidé d'utiliser une partie de ces terrains à cette fin. L'initiateur s'engage à réaliser un aménagement reflétant l'ambiance champêtre du lieu. Cependant, pour utiliser adéquatement l'espace disponible, une grange-étable devra être démolie sur ce même lot. Le propriétaire a déjà été dédommagé puisqu'un nouveau bâtiment a été construit à sa satisfaction. Le propriétaire sera dédommagé par le MTQ pour toutes ses pertes, selon des ententes à venir.

*Constats relatifs aux milieux bâti et agricole :*

*Somme toute, l'équipe d'analyse considère que les impacts sur ces différentes composantes du milieu sont mineurs et acceptables compte tenu des mesures d'atténuation proposées par le MTQ.*

#### **2.5.4 La gestion des déblais excédentaires**

La réalisation du projet générera d'importantes quantités de déblais en surplus dont le MTQ devra disposer à l'extérieur de l'emprise. Les résultats des sondages récents réalisés par le MTQ démontrent que les matériaux à retirer du talus nord de la côte pour l'aménagement des voies descendantes seraient composés principalement de matériaux meubles et non de roc. Selon les renseignements fournis à l'addenda 2014, le projet générera des quantités approximatives de 417 000 m<sup>3</sup> de matériaux excédentaires, dont 350 000 m<sup>3</sup> sont réutilisables et 67 000 m<sup>3</sup> sont des matériaux de rebut.

Selon la pratique actuelle du MTQ, la responsabilité de la disposition des déblais excédentaires est remise à l'entrepreneur chargé des travaux de construction, lequel doit évidemment respecter les lois, règlements et politiques en vigueur relatifs à cette activité. Selon l'addenda 2014, le MTQ serait actuellement en discussion avec la municipalité de Saint-Urbain et la Ville de Baie-Saint-Paul pour évaluer leur intérêt à récupérer les matériaux de qualité. Le MTQ serait également à la recherche de sites propices à la disposition temporaire des matériaux restants. Cette pratique s'aligne sur l'exigence récente du MDDELCC dans le cadre de projet de route présentant des quantités importantes de déblais à disposer. Cette condition requiert de l'initiateur qu'il fournisse les quantités approximatives de matériaux excédentaires et identifie des sites pour les disposer. Cet exercice permet à l'entrepreneur d'amorcer ses activités de chantier plus rapidement et il peut, par la suite, disposer les matériaux excédentaires dans les sites de son choix, pourvu que ces sites soient en conformité avec les règlements municipaux, le schéma d'aménagement de la MRC et les lois et règlements environnementaux.

Au moins un site serait déjà retenu pour la disposition d'une partie des déblais excédentaires non réutilisables. Il s'agit d'une partie du terrain en rive nord de la route, situé au bas de la côte. Ce terrain devait initialement servir à l'aménagement de la rampe de détresse. Un plan d'aménagement paysager sera préparé par le MTQ pour que ces dépôts s'intègrent au paysage et ne nuisent pas au résidant situé à proximité.

*Constat relatif à la gestion des déblais excédentaires :*

*L'équipe d'analyse constate que d'importantes quantités de matériaux excédentaires seront à disposer dans le cadre des activités de chantier. L'initiateur a déjà amorcé des discussions pour la réutilisation de la majorité des surplus et recherche des sites pour la disposition des matériaux inutilisables.*

### **2.5.5 Gestion des espèces exotiques envahissantes (EEE)**

La gestion des EEE fait partie des nouveaux enjeux traités par le MDDELCC. La mise à jour de l'étude d'impact a permis de s'assurer que cet élément soit évalué correctement. L'initiateur a procédé à un inventaire complet des talus en rives de la côte à Matou. Aucune EEE n'a été inventoriée dans la zone d'étude.

Par ailleurs, le MTQ a réalisé un inventaire exhaustif du roseau commun (*Phragmites australis*) le long de son réseau routier dans les MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est dans le cadre de l'élaboration d'un plan de gestion pour cette espèce. Cet inventaire a permis de localiser quelques occurrences de phragmites à proximité de la zone d'étude, tant à l'est qu'à l'ouest. La colonie la plus rapprochée se trouve à la jonction des routes 138 et 381, soit à environ 1 km de l'extrémité ouest de la zone des travaux.

Afin d'éviter l'introduction et la propagation du roseau commun ainsi que les autres EEE, le MTQ s'engage à appliquer les mesures reconnues pour éviter un tel envahissement. Les mesures prévues sont :

- faire l'inventaire de toute la zone d'étude où des travaux sont prévus (les terrains privés et jardins associés ou maisons expropriées) afin d'identifier d'éventuelles colonies de EEE;
- prévoir une clause au devis de protection de l'environnement pour le ramassage complet de ces EEE (y compris le système racinaire) et les enfouir à l'intérieur du projet sous au moins 2 m de sol (exemple sous un remblai) pour les empêcher de ressurgir;
- s'assurer que la machinerie qui viendra travailler sur le chantier ne contienne pas de propagules dans les débris coincés dans les chenilles, particulièrement pour les machines-outils à chenilles. Pour ce faire, il faut exiger un nettoyage au jet d'eau à haute pression pour éliminer les résidus de terre;
- assurer un suivi de la végétation au moins deux ans après les travaux, car les perturbations du sol associées aux travaux offrent de nombreux lits de germination et favorisent l'introduction de EEE. Si de telles plantes sont découvertes, il est important d'agir rapidement pour les détruire pendant qu'elles sont vulnérables.

*Constat relatif à la gestion des espèces exotiques envahissantes :*

*L'équipe d'analyse considère que les mesures proposées par l'initiateur devraient permettre de contrôler l'introduction et la propagation des EEE. Le suivi de deux ans proposé par l'initiateur devrait permettre d'assurer que les mesures auront été appliquées adéquatement.*



### 2.5.6 Milieux humides

Un seul milieu humide sera affecté par le projet. Il s'agit d'un milieu humide d'une superficie de 1 400 m<sup>2</sup> situé à mi-pente, du côté nord de la route actuelle et directement sur le tracé des futures voies descendantes. Ce milieu humide tire son origine d'un ancien puits. De l'eau claire s'en échappe et suit le fossé d'un chemin privé jusqu'au fossé de drainage de la route 138. Ce milieu humide n'est relié en amont à aucun cours d'eau.

*Constat relatif aux milieux humides :*

*L'équipe d'analyse considère que l'impact sur les milieux humides est mineur. Il n'est pas jugé requis de compenser la perte de ces 0,14 ha de milieu humide.*

## CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain dans le secteur de la côte à Matou démontre que le projet est justifié sur le plan de la sécurité des usagers. L'aménagement de la route à quatre voies en plus de la construction d'une chaussée séparée des deux voies descendantes avec un rayon de courbure conforme aux normes devrait permettre d'éviter les accidents frontaux, de réduire les risques causés par les comportements délinquants et d'améliorer la fluidité de la circulation.

Des modifications notables ont été apportées au projet au cours de la procédure. L'aire de vérification des freins et la rampe de détresse ont été retirées du projet.

L'emplacement prévu de l'aire de vérification des freins était très mal perçu par les riverains pour l'équipement proposé. L'exercice de médiation tenu par le BAPE aura permis de faire valoir les préoccupations des résidants, des responsables de la Municipalité de Saint-Urbain et de la MRC de Charlevoix auprès de l'initiateur. Ce dernier a finalement accepté de retirer cet aménagement de son projet, mais a bien précisé qu'il réalisera une étude de comportement des conducteurs de véhicules lourds dans le tronçon des côtes à Matou, de la Meunerie et Desgagnés et qu'il se pourrait que les résultats de l'étude retiennent la côte à Matou comme site optimal pour l'aménagement d'une aire de vérification des freins.

Au terme du processus de médiation, les requérants ont retiré leur demande d'audience publique, conditionnellement à la reconduction complète des engagements du MTQ dans le décret d'autorisation du projet.

L'application des mesures d'atténuation prévues devrait permettre d'assurer un contrôle optimal de l'érosion sur le chantier et des apports de matières en suspension dans le ruisseau du Cap Martin. Un suivi d'une durée de deux ans de la stabilité des sols sur le site des travaux devrait permettre d'éviter des phénomènes de sédimentation dans le ruisseau du Cap Martin et la rivière du Gouffre.

Des impacts mineurs sont appréhendés sur l'alimentation en eau potable, le climat sonore en phase de construction et sur les milieux bâti et agricole. L'initiateur s'engage à mettre en place un programme de suivi des puits d'eau potable ainsi que la relocalisation d'un puits commun, si nécessaire. Nous suggérons qu'un programme de surveillance du climat sonore en phase de construction soit mis en place par l'initiateur pour assurer une gestion optimale du bruit généré

par le chantier. Deux bâtiments, dont une résidence et une grange-étable devront être acquises ou déplacées. Des parcelles de terrains devront également être acquises tout le long de l'emprise réaménagée. Le dédommagement des propriétaires se fera par des ententes de gré à gré avec le MTQ, et ce, conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures. Quant à l'impact sur le milieu agricole, la CPTAQ convient qu'il est difficile sinon impossible de corriger une route déjà existante, et ce, sans impact sur la pratique agricole.

D'importantes quantités de déblais excédentaires devront être gérées sur ce chantier. L'initiateur a déjà entrepris des discussions avec les municipalités de Saint-Urbain et de Baie-Saint-Paul pour la récupération des matériaux de qualité et des sites sont évalués pour la disposition des matériaux restants.

L'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain dans le secteur de la côte à Matou permet de conclure que le projet, après le retrait de l'aire de vérification des freins, est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet devraient être convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées.

*Originale signé par*

Valérie Saint-Amant  
M. Sc. Environnement  
Chargée de projet

## RÉFÉRENCES

ABDELWAHAD et MORRAL. Determining need for and location of truck Escape Ramps, Journal of transportation Engineering, édition september/octobre 1997;

BUREAU D'AUDIENCE PUBLIQUE EN ENVIRONNEMENT. 2002. Projet de réaménagement de la route 138, secteur de la côte à Matou à Saint-Urbain – Rapport d'enquête et de médiation, rapport numéro 175, 57 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Mars 2014. Surveillance environnementale des chantiers routiers – Guide de terrain, Publication du Québec, 84 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réaménagement de la route 138, secteur de la Côte à Matou – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec – Rapport principal, par Roche ltée, mars 2001, 148 pages et 7 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain (MRC de Charlevoix), secteur de la côte à Matou – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec – Réponses aux questions du MENV, par Roche ltée, février 2002, 11 pages, 1 annexe et 5 plans;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Proposition du ministère des Transports concernant l'aménagement d'une aire de vérification des freins sur la route 138, au sommet de la côte à Matou, à Saint-Urbain, présentée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de la médiation environnementale, Service des inventaires et du plan, Direction de Québec, novembre 2002, 2 pages et 2 plans;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Addenda I à la proposition de novembre 2002 du ministère des Transports produit dans le cadre de la médiation, 9 décembre 2002, 1 page;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Addenda II à la proposition de novembre 2002 du ministère des Transports produit dans le cadre de la médiation environnementale, 9 décembre 2002, 1 page;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain (MRC de Charlevoix), secteur de la côte à Matou – Addenda 2014, juillet 2014, environ 66 pages et 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réaménagement de la route 138 sur le territoire de la municipalité de Saint-Urbain (MRC de Charlevoix), secteur de la côte à Matou – Réponses aux questions du MDDELCC sur l'addenda 2014, 17 octobre 2014, 9 pages.



## **ANNEXES**



## ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques:

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- la Direction de l'écologie et de la conservation;

et les ministères suivants :

- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique.





## ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
1998-03-05	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement et de la Faune
1998-05-14	Délivrance de la directive
2001-03-27	Réception de l'étude d'impact
2001-07-12	Transmission des questions
2002-03-08	Réception des réponses
2002-04-23 au 2002-06-07	Période d'information et de consultation publiques
2002-10-30 au 2002-12-20	Période d'enquête et de médiation environnementale
2002-12-20	Réception des addenda I et II faisant suite aux engagements pris lors de la médiation environnementale
2013-11-28	Décision de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec
2014-07-21	Réception de l'addenda 2014