

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

**Réaménagement de la route 175 dans la
Réserve faunique des Laurentides**

Lac Tourangeau

Projet no 20-3671-8915



**Étude d'impact
sur l'environnement
déposée au ministre de
l'Environnement du Québec**

ADDENDA

CANQ
TR
QUE
SLSJC
101
Add.

Novembre 1999

Équipe de travail



Ministère des Transports du Québec
Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau
Direction générale de Québec et de l'Est

Direction

Jean-Pierre Tremblay	DT	Directeur régional
Charles Morin (intérim)	PAST	Chef de la division Plan, analyse et soutien technique

Équipe technique

Robert Delisle, bio.	PAST	Chargé d'étude environnementale Aspects biologiques, rédaction et édition
Donald Martel, a.g.	DT	Coordonnateur à l'environnement régional
Donald Boily, ing.	DT	Ingénieur à la conception
Fabien Lecours, arch. pays.	PAST	Intégration dans le paysage

Collaboration

Donald Turgeon, ing.	DT	Chef du Service des inventaires et du plan
Jean-Jacques Fournier, ing.	DT	Chef du Service des projets

Légende:

PAST : Service du Plan de l'analyse et du soutien technique
DT : Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Note au lecteur

Le présent document contient les réponses du ministère des Transports (MTQ) aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement (MENVIQ) formulées dans le cadre du processus de recevabilité de l'étude d'impact.

Sont également joints en annexe au présent document, un Erratum dans lequel sont compilés les corrections et manques de l'étude d'impact, le communiqué de presse émis par le cabinet du Premier ministre du Québec le 14 juin 1999 annonçant le *Plan stratégique d'intervention 2000-2010 du Gouvernement du Québec pour les routes 175 et 169 dans la Réserve faunique des Laurentides* et la *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Le plan stratégique découle des recommandations de l'étude d'opportunité réalisée en 1998-1999 et parce que ce plan a été produit après l'étude d'impact, nous l'intégrons à l'addenda.

Dans le texte, les questions et commentaires du MENVIQ sont repris intégralement et sont suivis des réponses du MTQ. Dans la table des matières apparaissant ci-après, on retrouve les onze thèmes sous lesquels les questions sont regroupées.

Table des thèmes abordés dans les questions

1	Développement durable	1
2	Politique environnementale du MTQ	2
3	Justification	3
4	Interventions opérationnelles.....	3
5	Taux critique d'accident.....	4
6	Conception des ponts et ponceaux	5
7	Pont sur l'émissaire du Lac Tourangeau	6
8	Réaménagement du tronçon abandonné	7
9	Mesures d'atténuation de l'érosion	10
10	Perturbation de la circulation	10
11	Ensemencement et plantations des remblais et déblais	11

Annexe 1 :Erratum

Annexe 2 :Communiqué de presse du Premier ministre du Québec au sujet de la route 175 et 169 dans la Réserve faunique des Laurentides

Annexe 3 :Politique sur l'environnement du ministère des Transport du Québec

1 Développement durable

L'étude d'impact vise l'intégration et la recherche d'un juste équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés au projet, cet élément n'a pas été suffisamment abordé. De plus, tel qu'il est requis dans la directive au point 4.4, le promoteur doit faire un rappel des éléments pertinents du projet qui illustrent comment la réalisation du projet tient compte des principes du développement durable qui lui sont applicables.

Le projet du lac Tourangeau intègre le principe de développement durable dans sa conception et sa réalisation parce qu'il permet « *de répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs* » (CMED, 1988). Ce concept de développement durable a été élaboré dans le cadre des travaux de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, aussi connue sous le nom de Commission Brundtland. Ce concept sert de fondement à la politique du ministère des Transports.

Le ministère des Transports joue un rôle économique important. Il assure la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures de transport intégrées, fiables et sécuritaires. Les liens routiers contribuent et soutiennent le développement économique et social des communautés locales, régionales et, du Québec tout entier. Cela fait partie de sa mission. En ce sens il répond aux besoins actuels de la population.

Dans le cadre précis du projet du lac Tourangeau, le Ministère répond aux besoins des usagers actuels et souvent exprimés par la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean, en améliorant les routes 175 et 169. Il ne compromet pas non plus la possibilité des générations futures de satisfaire leurs besoins car la route 175 continuera de représenter pour elles un lien routier d'importance qui contribuera, avec d'autres secteurs de l'économie, au développement de la région

Du point de vue environnement, l'étude d'impact démontre que le projet assure le maintien des écosystèmes et des processus écologiques. Il répond aux attentes actuelles des gestionnaires de la faune (FAPAQ) et des gestionnaires des activités récréotouristiques (Sépaq) puisque leurs prérogatives ont été intégrées dans les éléments de conception du projet et dans les mesures d'atténuation. La libre circulation des poissons aux traversées de cours d'eau sera assurée en tout temps. On peut même affirmer que le projet induira un impact positif sur l'écotone riverain du lac par le réaménagement du corridor abandonné. Les impacts négatifs temporaires du projet seront atténués assurant la préservation des composantes de la flore et de la faune locales et régionales.

2 Politique environnementale du MTQ

Le promoteur doit détailler les principaux aspects de sa politique environnementale des transports qui sont applicables à ce projet.

La politique sur l'environnement du ministère des Transports adoptée en septembre 1992 s'appuie sur le concept de développement durable comme cela a été précisé dans la réponse précédente. Cette politique est expliquée dans le document «*Politique sur l'environnement du ministère des Transports*» (voir annexe 2) et dans le document de soutien «*Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports*».

Dans le domaine des transports, les questions de sécurité, de santé publique et d'environnement occupent une place importante. Les utilisateurs des infrastructures, les riverains et les écosystèmes peuvent être exposés à des risques parfois sérieux. En intégrant ces questions dès l'étape de la conception des infrastructures et des systèmes de transport, le Ministère contribue au développement durable.

D'autre part, le ministère des Transports considère les impacts environnementaux ou sociaux directs et indirects des activités liées à la réalisation des projets dans l'évaluation de ses projets et applique les mesures d'atténuation nécessaires pour s'assurer de l'intégration du projet dans son environnement.

Par l'adoption d'une politique environnementale, le ministère des Transports montre une volonté d'intégrer les questions environnementales à toutes ses activités.

3 Justification

Les justifications présentées dans l'étude d'impact de la section de route du Lac Tourangeau ont trait à de nombreuses déficiences géométriques dont principalement aux rayons de courbure des courbes horizontales et verticales qui ne sont pas appropriées pour une vitesse de conception fixée à 110 km/h, alors que généralement la vitesse de conception d'une route est fixée à 10 km au-dessus de la vitesse affichée, soit 90 km/h dans le cas de la route de la réserve. Ainsi, pourquoi avoir fixé à 110 km/h la conception de cette portion de route ? De plus, est-ce que l'étude d'opportunité déposée en avril 1999 a modifié la conception géométrique de cette section de route ?

La norme du Ministère prévoit pour la conception d'une route, quelle que soit sa classification, une vitesse de base estimée à partir d'une vitesse affichée plus 10 km/h. Toutefois, les vitesses pratiquées par les usagers de la route 175 se situent entre 105 km et 110 km/h. Afin de réaliser un aménagement géométrique de la route 175 répondant davantage aux besoins des usagers et rendre cette route sécuritaire, il est nécessaire d'adapter la vitesse de conception à celle des usagers, soit une vitesse pratiquée de 100 km/h plus 10 km/h. La vitesse de base utilisée est donc de 110 km/h.

Enfin, l'étude d'opportunité déposée en avril 1999 ne modifie pas la conception géométrique du projet du lac Tourangeau puisque la vitesse de conception retenue pour ce projet est de 110 km/h.

4 Interventions opérationnelles

À la lumière de l'étude d'opportunité déposée en avril 1999, est-ce que le ministère des Transports a l'intention de modifier les différentes interventions opérationnelles présentées dans l'étude d'impact pour prévenir les collisions avec les orignaux ?

Le «Programme de réduction des accidents avec la grande faune» a été adopté depuis quelques années par le ministère des Transports et appliqué dans la Réserve faunique des Laurentides. Ce programme cherche à éliminer les mares salées en bordure de la route étant donné qu'elles attirent les orignaux qui sont la cause d'accidents. Plusieurs mares ont été éliminées par la correction du drainage du secteur et recouvertes par de l'empierrement. Ces aménagements sont accompagnés d'implantation de salines de compensation localisées en périphérie afin d'offrir une alternative aux orignaux loin du corridor routier.

Le ministère des Transports a invité les représentants de la Société de la faune et des parcs du Québec dans le but d'échanger sur la problématique et de s'assurer que toutes les avenues de solutions soient considérées. Une rencontre est prévue à l'automne 1999.

Le programme se poursuit et le secteur du projet du lac Tourangeau fait partie des sites visés.

5 Taux critique d'accident

Le promoteur doit expliquer plus clairement ce que signifie un taux critique d'accident et la façon de le calculer.

Le taux d'accidents (Ta). Cet indicateur sert à juger de l'importance du nombre d'accidents (A) en fonction du débit de la circulation (V), du nombre de jours de la période de référence (T). Lorsqu'il ne s'agit pas d'un élément ponctuel ou d'un carrefour, il faut ajouter le facteur L, soit la longueur (L) du tronçon à l'étude. L'équation devient :

$$T_a = \frac{A \times 10^6}{V \times T \times L}$$

Le taux d'accidents critique (Tc). Pour un tronçon, cet indicateur constitue un seuil au-delà duquel la situation peut être jugée problématique. En plus des variables utilisées pour calculer le taux d'accidents, il est défini à l'aide d'un taux moyen d'accident calculé pour des routes de même catégorie (Tm) et d'une constante associée à un niveau de confiance quelconque (K).

$$T_c = T_m + K \sqrt{\frac{T_m \times 10^6}{V \times T \times L}} + \frac{10^6}{2 \times V \times T \times L}$$

Légende :

- Tc = Taux critique (acc./10⁶ véh.)
- Tm = Taux moyen pour un ensemble de sites comparables
- K = Constante associée au niveau de confiance
 - = 1,036 pour un niveau de confiance de 85 %
 - = 1,282 pour un niveau de confiance de 90 %
 - = 1,645 pour un niveau de confiance de 95 %
- Q = Débit journalier moyen de la période (véh./jour)
- T = Nombre de jours de la période (jour)
- L = Longueur de la section (km) (aux carrefours L=1)

6 Conception des ponts et ponceaux

Quelle période de récurrence le ministère des Transports a-t-il considérée dans la conception du pont et des ponceaux ? Veuillez en justifier les dimensions prévues.

La période de retour de conception choisie dans le cas de ce projet est de 100 ans pour le pont et de 50 ans pour les ponceaux. Ce choix correspond à une route de catégorie autoroute tel que défini à l'article 2.3.1.2 du tome III des normes. Cette décision a été prise en tenant compte du fait que la route 175 est considérée comme une route de première importance et que la fermeture de cette dernière aurait des conséquences négatives importantes compte tenu de l'absence de route de rechange.

Les périodes de récurrence retenues pour la conception des ouvrages de franchissement dans l'étude d'impact étaient de 25 ans pour les ponceaux et de 50 ans pour les ponts. Ces changements dans les critères de conception entraînent des modifications dans le dimensionnement des structures que voici.

Structure B, chaînage 177+600 : Il y a rehaussement des niveaux de conception de 100 mm, ce qui porte l'élévation minimale du soffite du nouveau pont à 745,80 m et entraîne que le revêtement de pierre devra atteindre l'élévation 745,10 m.

Structure C' et C, chaînage 178+230 et 178+600 : Aucune modification ne doit être apportée aux structures minimales recommandées.

Structure D, chaînage 178+805 : Dans le rapport préliminaire, le ponceau de remplacement recommandé était un P.B.A de 2 000 mm d'ouverture par 1 500 mm de dégagement vertical. Suite au changement de récurrence, le dégagement vertical devra mesurer 2 000 mm et la protection en pierre devra atteindre l'élévation 746,55 m.

Structure E , F et G , chaînage 179+624 , 179+810 et 180+050 : Aucune modification majeure à apporter aux recommandations faites dans le rapport préliminaire. La seule modification consiste à rehausser la protection en pierre des structures E et F jusqu'à l'élévation 746,50 m et pour la structure G, de la rehausser jusqu'à l'élévation 746,60 m.

De plus, est-ce que les cours d'eau présents dans la zone à l'étude peuvent être sujets à des épisodes de crues importantes pouvant affecter les infrastructures routières et inonder la chaussée, entraînant ainsi une fermeture de la route 175 ?

Les cours d'eau présents dans la zone à l'étude peuvent être sujets à des épisodes de crues importantes dépassant le débit de conception. En effet, la probabilité qu'une telle situation se produise s'évalue comme suit :

$$R = [1 - (1-1/T)^n] 100$$

où

R : risque de dépassement en %;

T : période de retour;

n : nombre d'années considéré.

Ainsi, quelle que soit la période de retour considérée dans la conception, il y aura toujours une probabilité que le débit de conception soit dépassé, à l'intérieur de la durée de vie d'un pont ou d'un ponceau. Toutefois, une crue importante d'un cours d'eau dont le débit dépasse le débit de conception, n'entraîne pas automatiquement l'inondation de la chaussée. Bien au contraire, dans bien des cas, le pont ou le ponceau se situe dans un tronçon de la route où ce dernier est en remblai. Les cours d'eau sont généralement situés dans les points bas. Dans le cas de l'émissaire du lac Tourangeau, le remblai au droit du cours d'eau est de plus de 10,0 mètres au-dessus du lit du cours d'eau. L'inondation de la chaussée à cet endroit est, à toute fin pratique, très peu probable. Le remblai le plus petit rencontré à l'intérieur du projet est situé au ruisseau F et il est de 1,95 m. Les probabilités que la chaussée soit inondée à cet endroit est très faible d'autant plus quand on sait que lors de l'épisode de précipitations exceptionnelle de l'année 1996 dans la Réserve faunique des Laurentides n'a pas causé d'inondation de la chaussée et que les ponceaux seront redimensionnés à la hausse.

Il ne faut toutefois pas généraliser pour tous les ponts et les ponceaux. C'est pourquoi la norme prévoit des conditions spéciales telle que la possibilité de rétention ou d'évacuation des surplus d'eau pour les débits supérieurs à la crue de conception (réf. article 2.3.1.2 b du tome III des normes). Il faut donc procéder à une étude spécifique pour chaque cas et prévoir une période de retour plus grande si cela est jugé nécessaire par le concepteur.

7 Pont sur l'émissaire du Lac Tourangeau

Des précisions sont nécessaires sur les modalités de démolition du pont sur l'émissaire du Lac Tourangeau et de la disposition du vieux béton. De plus, quelles sont les mesures prévues pour éviter la chute de matériaux ou de débris dans le cours d'eau ?

La démolition du pont existant doit être réalisée conformément aux dispositions de l'article 16.3.1 du Cahier des charges et devis généraux (CCDG). L'entrepreneur doit soumettre un plan de démolition ainsi que le plan du dispositif de récupération des matériaux de démolition, respectant les différentes exigences définies dans le même article (méthode de travail, équipements de démolition à utiliser). La mise au rebut des matériaux de démolition doit se faire conformément à l'article 16.3.3 et à l'article 12.4.10.2 du CCDG qui précise que la mise au rebut en dehors de l'emprise doit être conforme à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et les règlements afférents, notamment le Règlement sur les déchets solides et le Règlement sur les déchets dangereux. La récupération des matériaux de démolition dans les remblais est acceptée sous réserve de certaines conditions spécifiques qui sont présentées dans le contrat.

Enfin, le plan de démolition présenté par l'entrepreneur doit indiquer les moyens qu'il utilise pour respecter les exigences de l'article 7.7 et de l'article 7.13 du CCDG

relativement à la protection des plans d'eau et de l'environnement. Il y est mentionné que l'entrepreneur doit prendre les moyens pour ne pas polluer l'environnement et assurer en tout temps, la qualité et le libre écoulement de l'eau.

Les morceaux de béton seront récupérés et utilisés dans le réaménagement du corridor abandonné tel que décrit dans l'étude d'impact ou seront éliminés dans un site autorisé par le MEF.

Le promoteur doit présenter le raisonnement et les critères utilisés pour justifier le choix de la solution retenue, en l'occurrence la construction d'un nouveau pont (âge du pont actuel et son état appuyés du rapport d'évaluation technique, impossibilité ou absence d'intérêt à le restaurer, etc.).

La réfection du pont actuel a été étudiée dans la variante A intitulée «Réaménagement dans le corridor actuel» et cette variante a été rejetée. Si le pont n'avait demandé qu'une réparation, cette variante aurait pu être intéressante, mais le pont doit être élargi. Pour cette raison, l'avantage économique de réparer le pont s'estompe. De plus, son orientation ne permet pas une correction optimale des deux courbes.

Le promoteur a-t-il considéré la variable environnementale dans le choix du type de structure pour le nouveau pont et a-t-il analysé davantage les aspects environnementaux de sa construction ?

Le choix du type de structure pour la traversée de l'émissaire du lac Tourangeau n'a pas encore été fait; il relève en premier lieu de considérations techniques. Mais comme le choix de l'un ou l'autre des types de structures analysées n'ont pas d'impact à long terme, la variable environnementale ne peut influencer le choix final. Les impacts pour chacune des structures sont décrits dans l'étude d'impact aux pages 61 et suivantes de la section 5.2 de l'étude d'impact.

8 Réaménagement du tronçon abandonné

Certaines informations sont nécessaires en ce qui a trait à la restauration du tronçon abandonné près du Lac Tourangeau : les effets positifs et négatifs de la disposition de matériel de déblais sur cette section, la disposition (récupération possible) de certains éléments tels les glissières de sécurité, les ponceaux, etc., l'adoucissement des rebords de la route actuelle et l'aménagement particulier des extrémités de cette section abandonnée.

Dans l'étude d'impact, on fait référence au démantèlement de l'ancien corridor et à sa restauration à la section 4.2 «Travaux de construction prévus» à l'article 4.2.3, à la section «Analyse et évaluation des impacts» à l'article 5.2.1.5 et 5.2.2.9. Les impacts et les mesures d'atténuation de ce démantèlement sont repris de façon synthétique dans le tableau 5.2 sous les numéros B8 et V6.

On peut ajouter à ces informations que les rebords de la plate-forme routière disparaîtront évidemment lors du profilage du terrain et que les extrémités du corridor abandonné seront aménagées de façon à ce qu'elles soient coupées du champ visuel de l'actuelle route. Cet objectif sera atteint soit par l'aménagement des remblais prévus ou des fossés de drainage ou par l'aménagement de buttes. Les ponceaux seront fragmentés et enfouis sous le remblai servant à la restauration du corridor abandonné. Les glissières enlevées seront acheminées vers des commerces de récupération de métal ou des sites d'enfouissement de matériaux secs en conformité avec la réglementation en vigueur.

Enfin, l'utilisation des matériaux excédentaires et rebuts (morceaux d'enrobé bitumineux de la chaussée et morceaux de béton de ciment du pont et des ponceaux ayant subi un conditionnement) dans le corridor abandonné a des effets positifs parce qu'elle permet de :

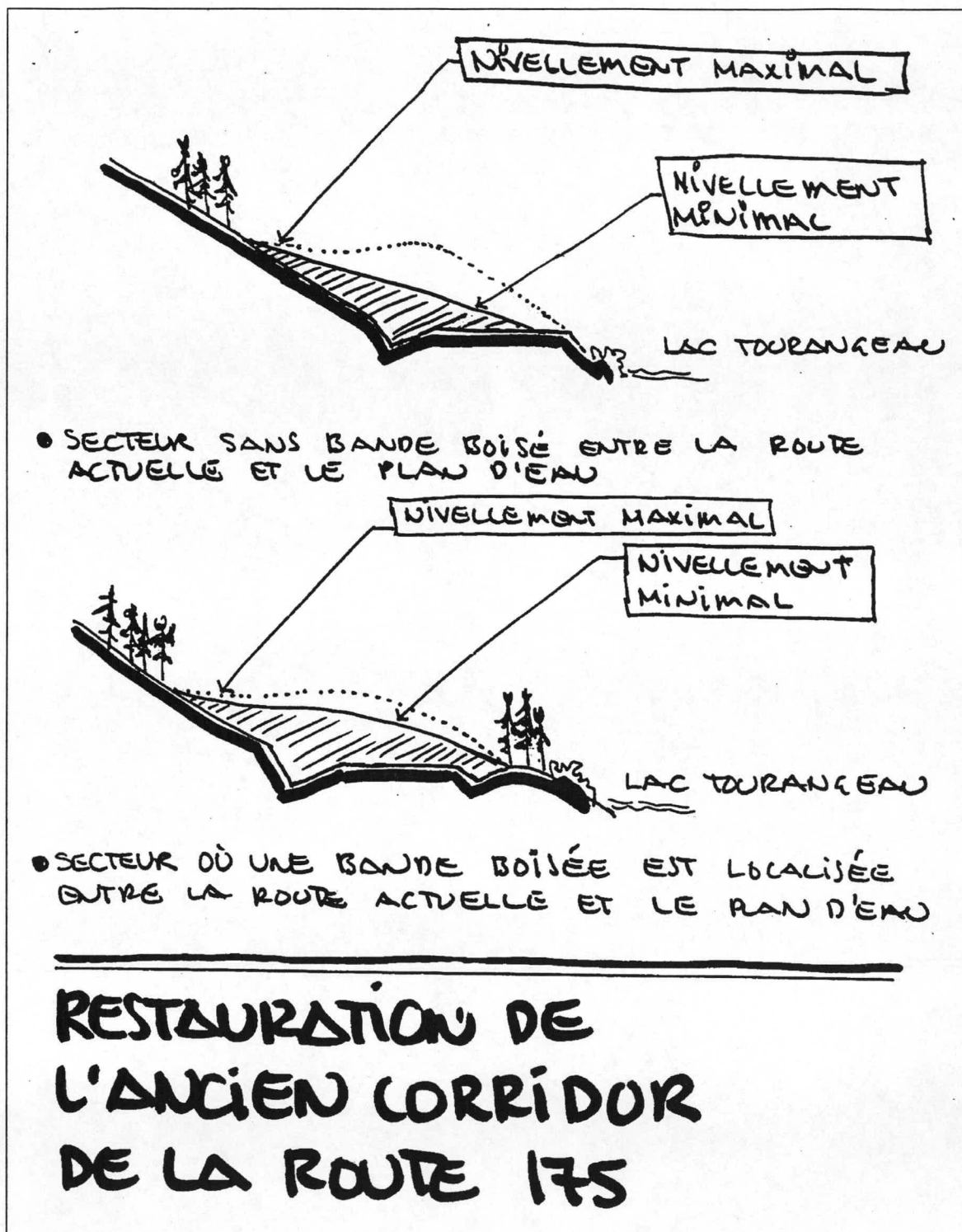
- combler l'encoche de la route actuelle de façon à créer une pente en continuité avec le relief naturel du versant montagneux jusqu'au bord du lac Tourangeau créant un impact positif sur le paysage (voir Figure 1);
- minimiser les coûts associés au transport de ces matériaux en choisissant un site à proximité des travaux;
- éviter le déboisement d'un autre site à l'extérieur du site des travaux de construction pour y déposer ces matériaux ce qui aurait un impact supplémentaire sur l'environnement.

Le comblement de l'encoche de la route actuelle sera effectuée en déposant les matériaux plus grossiers au fond pour terminer avec les matériaux plus fins sur la couche supérieure de la plate-forme de l'ancien corridor. La fondation sous-jacente sera décompressée sur 450 mm, nivelée, les angles seront arrondis, et les pentes maximales seront de 1V : 3H, le drainage sera assuré de manière à favoriser la reprise de la végétation, les ponceaux seront enlevés, et le sol préparé à recevoir les travaux d'engazonnement et de plantation (voir le *Cahier des charges et devis généraux* (C.C.D.G) édition 1997, articles 12.4.11 et 12.4.12). Les matériaux fins déposés en surface favoriseront ainsi la bonne croissance des plantes choisies pour les travaux d'ensemencement et de plantation qui seront réalisés, ceci afin de recréer un couvert végétal de même nature que le couvert forestier qui encadre le lac Tourangeau.

L'utilisation des matériaux excédentaires ainsi que les travaux de végétalisation permettront de redonner un caractère naturel et d'améliorer la qualité visuelle des abords du lac Tourangeau en :

- effaçant l'encoche faite dans le relief naturel par la route actuelle;
- remplaçant la plate-forme dénudée de la route actuelle par une bande végétale.

Figure 1 Croquis de la restauration du corridor abandonné



9 Mesures d'atténuation de l'érosion

Quelles sont les mesures d'atténuation pour limiter l'érosion des principaux remblais et déblais, notamment ceux situés de part et d'autre de l'émissaire du Lac Tourangeau ?

Les mesures d'atténuation de l'érosion les plus significatives lors des travaux de construction sont les bermes filtrantes, les trappes à sédiments, les bassins de sédimentation et l'installation de barrières à sédiments. De plus au niveau de l'aménagement final des remblais, il y aura utilisation de matelas de fibres de bois combinée à de l'engazonnement par ensemencement hydraulique, plantation d'arbres et déviation ou empierrement de fossés. La localisation et les quantités seront déterminées à l'étape des plans et devis. Afin d'éviter le transport de sédiments dans les cours d'eau, les fossés seront empierrés ou déviés dans la végétation.

10 Perturbation de la circulation

Quelles sont les mesures d'atténuation prévues pour minimiser les perturbations liées aux travaux de construction pour l'ensemble des usagers de la route ? Dans l'étude d'impact, vous ne situez ces inconvénients qu'en fonction des usagers de la Sépaq et ne présentez que des mesures d'atténuation très générales.

Dans l'étude d'impact, on fait référence aux usagers de la Sépaq mais cela vaut pour l'ensemble des utilisateurs.

Le chantier sera assujéti au Code de la sécurité routière. Ce code prescrit l'aménagement de la signalisation pour différents types de chantier. Une grande partie des travaux sont localisés à l'extérieur du corridor actuel de la route ce qui permettra à l'entrepreneur de travailler en maintenant la circulation. Il en est de même pour les travaux du nouveau pont. Le pont actuel sera conservé le plus longtemps possible.

Lorsque requis, des signaleurs assureront la sécurité de la circulation sur le chantier ou des feux de circulation temporaires pourront être utilisés. De plus, des abats poussières seront utilisés si cela s'avérait nécessaire.

L'entrepreneur sera dans l'obligation de maintenir la circulation et dans le cas contraire, des délais spécifiques d'interruption maximum seront établis. Ces obligations seront inscrites dans les documents contractuels.

11 Ensemencement et plantations des remblais et déblais

Le promoteur doit expliquer brièvement les types d'ensemencement et de plantations qui seront effectués sur les principaux remblais et déblais, et particulièrement sur les remblais situés à proximité de l'émissaire du lac Tourangeau.

Le type d'ensemencement et de plantation est déterminé à la phase des plans et devis. Les mélanges à gazon ou les végétaux sont sélectionnés en fonction de leur adaptation aux contraintes liées à la composition du sol, à la présence ou à l'absence de terre végétale, au climat, à l'humidité du sol, à leur exposition au vent et aux embruns salins et à la composition naturelle du couvert végétal de la zone d'étude.

Une transition passant du couvert arborescent au couvert arbustif sera réalisée entre le versant montagneux et la bordure du lac Tourangeau. Les travaux de plantation éviteront aussi d'obstruer la vue vers le lac Tourangeau pour les usagers de la route. En plus, des éléments d'animation visuelle (couleurs automnales, etc.) seront considérés afin d'insérer des éléments d'attrait dans le champ visuel des usagers de la route et des pêcheurs sur le lac Tourangeau.

Annexe 1

Erratum

Erratum

Les modifications et les ajouts suivants doivent être apportées au Rapport principal de l'Étude d'impact sur l'environnement du projet du lac Tourangeau publié en août 1998.

Page 11 : Les points 1.4.5 et 1.4.6 devraient se retrouver à un niveau hiérarchique inférieur soit 1.4.4.1 et 1.4.4.2.

Page 16 et 17 : Les symboles exprimant les températures dans le tableau 2.2 et 2.3 ne sont pas apparus à l'impression. On aurait dû voir apparaître :

Tableau 11.1 Nombre de jours sous le point de congélation établi à partir des moyennes journalières

	$T \leq 0^{\circ}\text{C}$	$T \leq -10^{\circ}\text{C}$	$T \leq -15^{\circ}\text{C}$	$T \leq -20^{\circ}\text{C}$
Québec (aéroport)	142	62	2	0
Bagotville	154	87	29	0
Forêt Montmorency	164	99	35	0
Augmentation F. Montmorency/ Québec	115 %	160 %	1750 %	S. O.

Tableau 11.2 Nombre de jours sous le point de congélation (minima journaliers)

	$T \leq 0^{\circ}\text{C}$	$T \leq -10^{\circ}\text{C}$	$T \leq -15^{\circ}\text{C}$	$T \leq -20^{\circ}\text{C}$
Québec (aéroport)	175	103	60	2
Bagotville	197	114	90	45
Forêt Montmorency	222	135	100	50
Augmentation F. Montmorency/ Québec	126 %	131 %	166 %	2 500 %

Page 41 : La section 3.2 aurait dû se lire «Critère de conception du tracé» et non «Critère de conception du tracé en plan»

Page 45 : Il faudrait soustraire à la première phrase de la section 3.3.5 intitulée *Tracé 4*, les mots de la fin tel que:

Le tracé 4 est situé légèrement plus à l'est que le tracé 2; il est donc un peu plus bas dans la montagne ~~que le tracé 3.~~

Page 60 et 61: Les codes d'abréviation M1 et M2 auraient dû apparaître entre parenthèses dans les paragraphes traitant des mesures d'atténuation pour les rubriques *Érosion* et *Glissement de terrain*

Page 66 : À la section 5.2.2.2 intitulée *Infrastructures de la Sépaq*, la première phrase aurait dû être allongée du segment de phrase suivant (souligné) :

L'implantation de la nouvelle infrastructure modifiera la localisation des accès vers les secteurs de chasse numéro 7 et au site de la décharge du lac Tourangeau.

Annexe 2

**Communiqué de presse du Premier ministre du Québec au sujet
de la route 175 et 169 dans la Réserve faunique des Laurentides**

Communiqués

A l'attention du directeur de l'information:

Route 175 et 169 - Le Gouvernement du Québec annonce son plan stratégique d'intervention 2000-2010

JONQUIERE, le 14 juin /CNW/ - Le premier ministre du Québec, M. Lucien Bouchard, accompagné du ministre responsable de la région du Saguenay/Lac-Saint-Jean, M. Jacques Brassard, ainsi que du ministre délégué aux Transport, M. Jacques Baril, a rendu publique cet après-midi le " Plan stratégique d'intervention 2000-2010 du gouvernement du Québec" relatif aux routes 175 et 169 dans la Réserve faunique des Laurentides.

Ce plan découle des recommandations de l'étude de la Coentreprise B.U.C. et se traduira, dans un premier temps, par des investissements de 38 M\$ d'ici 2006 :

- le doublement à quatre voies de la chaussée de l'autoroute 73 entre les kilomètres 54 et 60, à Stoneham;
- la réalisation de l'étude de projet en vue de l'aménagement d'une chaussée à quatre voies séparées dans la section de la route 175 entre Stoneham et Tewkesbury, des kilomètres 60 à 76;
- l'aménagement d'une chaussée à quatre voies séparées à la hauteur de l'Etape;
- le réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 pour la porter, également, à quatre voies séparées;
- la réalisation de l'étude de projet du réaménagement à quatre voies séparées, sur 17 kilomètres, de la route 175 à Laterrière;
- la mise en œuvre de mesures visant à parer aux dangers que pose la présence de la grande faune aux abords des routes 175 et 169.

Par la suite, entre 2006 et 2010, un investissement additionnel de quelque 105 M\$ est prévu pour la réalisation des travaux d'aménagement des chaussées à quatre voies à Stoneham-Tewkesbury et à Laterrière.

«La mise en œuvre de ces mesures permettra la concrétisation des objectifs de sécurité et de fluidité autour desquels s'est élaboré le consensus régional», a souligné le premier ministre.

D'ailleurs le premier ministre a rappelé que ce plan s'ajoute à celui qui est en œuvre depuis 1998 et qui prévoit, d'ici 2003, 17 interventions d'importance pour un investissement de 44 M\$. Les travaux permettront de réaliser divers aménagements afin d'améliorer la sécurité et la fluidité sur les routes 175 et 169 (construction de voies de dépassement, correction de courbes, réaménagement d'intersections, etc.). Ainsi, entre 1994 et 2010, le gouvernement aura investi quelque 217 M\$ sur ces deux axes routiers.

Annexe 3

**Politique sur l'environnement
du ministère des Transport du Québec**



LA POLITIQUE

SUR L'ENVIRONNEMENT

DU MINISTÈRE

DES TRANSPORTS

DU QUÉBEC

La présente publication a été préparée par le Service de l'environnement, et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec; elle constitue l'édition originale de la *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, adoptée en septembre 1992. Pour en obtenir des exemplaires, il suffit de téléphoner au (418) 643-6864 ou d'écrire à l'adresse suivante :

Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 18^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

*Nous tenons à remercier de leur collaboration
les membres du groupe de travail :*

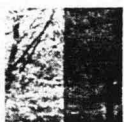
*Luc Crépeault
Christine Duby
Claude Girard
Daniel Hargreaves
Robert Letarte
Louis Louchard
Robert Montplaisir
Denis Roy
Sylvain Sauvé
Jacques Therrien*



Cette brochure est imprimée avec des encres végétales
sur du papier fait de fibres recyclées à 50 %.

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec 1994
ISBN 2-550-28874-2
© Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

AVANT-PROPOS



La politique sur l'environnement adoptée par le ministère des Transports du Québec est le fruit d'une prise de conscience de l'importance de l'environnement qui s'est progressivement développée au Ministère depuis le début des années 70. Par elle, le MTQ se place à l'avant-garde de la protection de l'environnement dans tous les domaines qui le concernent.

Cette politique découle du plan stratégique élaboré par Transports Québec pour l'ensemble de ses activités et s'intègre à sa mission. Elle contribue également à atteindre les objectifs de la qualité totale au Ministère. En somme, elle confirme l'importance que le Ministère accorde à l'environnement et officialise le virage environnemental qu'il prend en mettant le cap sur le développement durable.

Globalement, cette nouvelle politique aura pour effet d'élargir et de bonifier les pratiques environnementales du Ministère. L'impact qu'ont les transports sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire constituera toujours une préoccupation qui sera présente dans les politiques et les programmes de Transports Québec. La mise en valeur du patrimoine écologique, culturel et social sera davantage intégrée à ses activités. Le Ministère intensifiera ses activités de suivi environnemental afin de mieux connaître et de mieux comprendre les effets de ses diverses interventions sur l'environnement. Enfin, dans le souci de répondre aux attentes et aux préoccupations d'une grande diversité d'usagers, le Ministère favorisera la consultation et l'information du public.

La mise en œuvre de cette politique doit être l'affaire de tous. Elle nécessite la collaboration de toutes les personnes à l'emploi du Ministère, ainsi que celle de ses partenaires, afin qu'elle se transpose en des actions concrètes.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
--------------------	---

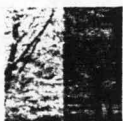
INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec et l'environnement	5
Le développement durable	6

LES OBJECTIFS	8
---------------------	---

LES ÉNONCÉS DE PRINCIPE ET LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE CHACUN	9
---	---

INTRODUCTION



environnement, c'est: «l'eau, l'atmosphère et le sol ou toute combinaison de l'un ou l'autre ou, d'une manière générale, le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques¹.»

Le ministère des Transports du Québec et l'environnement

L'Homme entretient, par ses modes de vie, une relation dynamique avec l'environnement. Les transports, en tant qu'élément de soutien, sont indissociables des modes de vie et contribuent de façon importante au développement économique. Ils engendrent également des transformations dans les milieux naturel et humain qu'il s'agit de déterminer, d'évaluer et de gérer.

Depuis vingt ans, le ministère des Transports du Québec se préoccupe des questions environnementales qui sont en relation avec son mandat. De nombreuses études, recherches et évaluations environnementales sont réalisées à l'intérieur des projets de développement ou d'amélioration ainsi que d'entretien d'infrastructures, qu'elles soient ou non exigées par la législation environnementale.

Afin de répondre le mieux possible aux attentes et aux préoccupations de la collectivité québécoise en matière de protection des ressources et d'amélioration de l'environnement, le ministère des Transports a décidé d'adopter une politique sur l'environnement liée aux Transports, laquelle s'inscrit dans la démarche globale de planification stratégique du Ministère.

Cette politique vise à définir les domaines où le ministère des Transports peut intervenir le plus efficacement possible tout en contribuant à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'environnement. Elle constitue une reconnaissance des responsabilités du Ministère en matière d'environnement et donc, un engagement formel à intégrer la protection des ressources et du milieu de vie dans ses politiques, programmes et activités.

¹ *Loi sur la qualité de l'environnement*,
chapitre Q-2, section 1.

Le développement durable

La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec s'appuie sur le concept du développement durable.

Ce concept a été élaboré dans le cadre des travaux de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, aussi connue sous le nom de Commission Brundtland. Cette Commission, créée par l'Assemblée générale des Nations unies en 1983, déclare: «... qu'il est possible de bâtir un avenir plus prospère, plus juste et plus sûr en le fondant sur des politiques et des pratiques permettant d'étendre et de soutenir les fondements écologiques du développement²».

C'est dans ce contexte que le concept de développement durable est défini comme «... un processus de changement dans lequel l'exploitation des ressources, les choix des investissements, l'orientation du développement technique ainsi que le changement institutionnel sont déterminés en fonction des besoins tant actuels qu'à venir³».

Les travaux de la Commission ont abouti à la formulation de propositions de principes généraux, de droits et de responsabilités visant la protection de l'environnement et un développement durable. Ces propositions précisent que:

- «tout être humain a le droit fondamental à un environnement suffisant pour assurer sa santé et son bien-être;
- «les États préserveront et utiliseront l'environnement et les ressources naturelles dans l'intérêt des générations présentes et futures;
- «les États assureront le maintien des écosystèmes et des processus écologiques essentiels au fonctionnement de la biosphère, préserveront la diversité biologique et appliqueront le principe d'une efficacité optimale soutenable dans l'utilisation des ressources naturelles vivantes et des écosystèmes;
- «les États établiront des normes adéquates en matière de protection de l'environnement et surveilleront les modifications de la qualité de l'environnement et de l'utilisation des ressources et publieront les données s'y rapportant;
- «les États feront ou demanderont des évaluations environnementales préalables des activités proposées qui pourraient avoir un effet appréciable sur l'environnement ou sur l'utilisation d'une ressource naturelle;

2 *Notre avenir à tous*. La Commission sur l'environnement et le développement. 1988, page 425.

3 *Ibid*, pages 10-11.

-
- «les États informeront en temps utile toutes les personnes qui pourraient pâtir sensiblement d'une activité projetée et leur accorderont un accès égal aux instances administratives et judiciaires et les garanties d'une procédure régulière de ces instances;
 - «les États veilleront à ce que la préservation fasse partie intégrante de la planification et de l'exécution des activités de développement et prêteront assistance aux autres États, en particulier aux pays en développement, pour favoriser la protection de l'environnement et un développement soutenable;
 - «les États coopéreront de bonne foi avec les autres États dans l'observation des droits et des obligations qui précèdent⁴».

Ces principes correspondent donc aux objectifs que se fixe le ministère des Transports du Québec pour réaliser un développement durable.

⁴ *Ibid*, pages 417-418.

LES OBJECTIFS



Le ministère des Transports du Québec veut intégrer la dimension environnementale dans ses politiques, programmes et activités, et en faire un élément nécessaire à toute prise de décision. Cette politique précise les engagements du Ministère en matière de protection des ressources et d'amélioration de l'environnement.

Elle a pour objectifs:

- de définir la responsabilité du ministère des Transports en matière d'environnement;
- de préciser les domaines où le ministère des Transports entend poser des actions en vue de la protection et de l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie;
- de servir de référence aux gestionnaires et aux employés dont les décisions et les actions ont un impact sur l'environnement;
- d'exercer un rôle de chef de file dans le domaine de l'environnement lié aux transports au Québec;
- de servir de cadre à l'élaboration et à l'évaluation des politiques, programmes et activités du Ministère.

LES ÉNONCÉS DE PRINCIPE ET LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE CHACUN



Les actions du ministère des Transports du Québec s'inscrivent dans une perspective de protection des ressources et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Ces actions s'appuient sur le concept du développement durable.

PRINCIPE I: *Responsabilités environnementales*

Le Ministère planifie, conçoit et réalise ses mandats et ses activités en tenant compte de l'environnement. Il assume sa part de **responsabilité** dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport.

MOYENS

- Intégrer les considérations environnementales au processus décisionnel lié aux choix des modes de transport, aux choix budgétaires ainsi qu'à la planification et à la conception des projets et des programmes.
- Rechercher l'harmonie entre les considérations techniques et environnementales.
- Élaborer des normes, guides et règles environnementales afin de soutenir les réalisations du Ministère.
- Réaliser des évaluations environnementales de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique.
- Intégrer toutes les composantes des milieux naturel et humain au processus d'évaluation environnementale.
- Appliquer des mesures de restauration, d'atténuation ou de compensation pour améliorer ou mettre en valeur l'environnement et élaborer des plans d'action à cet effet.
- Assurer le suivi environnemental des réalisations du Ministère, de même que leur surveillance.
- Atténuer le bruit et les autres formes de pollution générés par la construction, l'utilisation et l'entretien des infrastructures de transport.
- Favoriser le recyclage et la récupération dans les activités du Ministère.

PRINCIPE II: *Sécurité et santé publique*

Le Ministère planifie, conçoit, réalise et maintient des infrastructures et des systèmes de transport selon les politiques, règles et normes de **sécurité** pour la protection des utilisateurs, des riverains et de l'environnement.

MOYENS

- Accentuer la recherche visant à déterminer et réduire les risques environnementaux.
- Sensibiliser les utilisateurs des infrastructures et systèmes de transport à des attitudes et des comportements sécuritaires.
- S'assurer de la sécurité des utilisateurs et des riverains dans la conception des infrastructures de transport.
- Tenir compte des problèmes de sols contaminés et du transport de matières dangereuses dès la conception des projets.
- Gérer de façon sécuritaire la circulation des véhicules transportant des matières dangereuses.

PRINCIPE III: *Aménagement du territoire*

Le Ministère reconnaît l'effet structurant des infrastructures de transport sur l'**aménagement** et le **développement du territoire**.

MOYENS

- Participer aux discussions et aux décisions concernant le choix d'options et d'objectifs en matière d'aménagement du territoire.
- Améliorer les interactions entre le Ministère et les organismes responsables de la gestion et de la planification des transports.
- Déterminer et prendre en compte le caractère spécifique des milieux concernés par les interventions du Ministère.
- Concevoir des infrastructures de transport de façon à favoriser la mise en valeur du milieu de vie.

PRINCIPE IV: *Énergie*

Par ses décisions et dans ses activités, le Ministère vise à réduire la **consommation énergétique** et les impacts environnementaux négatifs qui y sont associés.

MOYENS

- Privilégier l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique, soit le transport collectif des personnes et le transport ferroviaire et maritime des marchandises.
- Mettre en place, en concertation avec les intervenants, des mesures réglementaires visant à réduire ou à éliminer le niveau des émissions toxiques imputables aux transports.
- Accentuer la recherche dans le domaine des sources d'énergie et des carburants de substitution.
- Améliorer la complémentarité entre les différents modes de transport.
- Améliorer l'efficacité énergétique de ses équipements et de ses bâtiments.

PRINCIPE V: *Relations avec le public*

Le Ministère consulte et informe les individus, groupes et organismes de façon objective et constante sur ses politiques et ses projets.

MOYENS

- Mettre en place des mécanismes visant la participation du public à l'intérieur du cheminement des projets, et ce, pour tout projet susceptible de modifier le milieu de vie.
- Élargir les pratiques actuelles de concertation et de consultation.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'éducation relative à l'environnement.
- Informer le public des effets sur l'environnement de l'utilisation des divers modes de transport.
- Diffuser l'information et les résultats découlant des consultations réalisées auprès du public.

PRINCIPE VI: *Recherche et développement*

Le Ministère favorise la **recherche** et le **développement** en matière d'environnement lié au transport.

MOYENS

- Augmenter les efforts consentis à la recherche visant la connaissance et la gestion des problèmes environnementaux liés aux transports.
- Établir un bilan périodique de la situation environnementale liée aux transports.
- Diffuser et tenir compte des résultats des recherches en environnement se rapportant aux transports.
- Favoriser la collaboration et les échanges entre les divers milieux de la recherche en environnement axée sur les transports.

PRINCIPE VII: *Législation*

Le Ministère participe au développement **législatif** en matière d'environnement lié au transport.

MOYENS

- Informer de façon précise l'ensemble du personnel du Ministère et ses partenaires en vue de l'application des lois et des règlements ainsi que de la mise en œuvre des politiques.
- Contribuer, avec les autres intervenants dans le domaine de l'environnement, à l'évolution, à la clarification et à l'harmonisation des lois, règlements et politiques.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 149 105