

RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE CINQ SECTIONS
DE LA ROUTE 155 ENTRE GRANDES-PILES ET LA TUQUE**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion :
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, Québec G1R 3X2
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9
Tél. : (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Dépôt légal – premier trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-26025-2



Québec, le 3 mars 1992

Monsieur Pierre Paradis
Ministre
Ministère de l'Environnement
3900, rue de Marly, 6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

À la suite du mandat que vous avez confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, il me plaisir de vous remettre le rapport concernant le projet de réaménagement de cinq sections de la route 155, entre Grandes-Piles et La Tuque.

La commission était constituée de MM. Michel Bélanger et Qussaï Samak, sous la présidence de Mme Johanne Gélinas. L'échéance du mandat, d'une durée de quatre mois, était fixée au 4 mars 1992.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault



Montréal, le 3 mars 1992

Monsieur Bertrand Tétreault
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le rapport de la commission constituée pour tenir enquête et audience publique sur le projet du ministère des Transports du Québec de réaménager cinq sections de la route 155, entre Grandes-Piles et La Tuque.

Je tiens à souligner ma reconnaissance à MM. Michel Bélanger et Qussaï Samak qui m'ont assistée en tant que commissaires. Un remerciement particulier s'adresse également à Mme Sylvie Desjardins pour sa collaboration soutenue tout au long du mandat. La participation de Mme Martine Tousignant et de M. André Poirier, respectivement secrétaire de la commission et agent d'information, a aussi été appréciée.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente de la commission,

Johanne Gélinas



Québec, le 31 octobre 1991

Madame Johanne Gélinas
Commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Madame,

Le ministre de l'Environnement, monsieur Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique relative au projet de réaménagement de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque et ce, à compter du 4 novembre 1991.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques, j'ai l'honneur de vous inviter à présider les travaux de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet précité.

Je vous prie de recevoir, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,


Bertrand Tétreault

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 8 octobre 1991

Monsieur Bertrand Tétreault
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, 1^{er} étage
QUÉBEC (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relativement au projet de réaménagement de la route 155, entre Grandes-Piles et La Tuque, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 4 novembre 1991.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

c.c. - M. Jean-Pierre Jolivet, député de Laviolette

3900, rue de Marly
6^e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4
Téléphone: (418) 643-8259
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est
bureau 3860
Montréal (Québec)
G1T 3X9
Téléphone: (514) 873-8374
Télécopieur: (514) 873-2413



TABLE DES MATIÈRES

Liste des photos.....	xv
Liste des figures	xvii
Liste des tableaux	xix
Chapitre 1 Introduction.....	1
1.1 La chronologie du dossier.....	1
1.2 La commission.....	3
1.3 L'audience publique.....	3
1.4 La notion d'environnement.....	4
Chapitre 2 Le projet	7
2.1 La description du milieu	7
2.2 L'historique des interventions sur la route 155	10
2.3 Le projet tel que présenté par le MTQ.....	14

Chapitre 3	Les préoccupations des participants	21
3.1	La justification du projet	21
3.2	Les impacts sur le milieu bâti.....	22
3.3	Le camionnage	24
3.4	Le développement régional	26
3.5	La compensation des impacts sur le milieu naturel	30
3.6	Le projet des rapides Manigance.....	31
Chapitre 4	La justification du projet	35
4.1	La sécurité	35
4.2	La circulation.....	36
4.3	La vocation récréo-touristique de la route 155	37
4.4	L'opinion de la commission	38
Chapitre 5	La méthodologie d'évaluation des impacts.....	39
5.1	Les notions d'atténuation et de compensation des impacts sur l'environnement.....	40
5.2	Le morcellement des travaux sur la route 155.....	41
5.3	Les impacts cumulatifs	42
5.4	La méthodologie d'évaluation des impacts environnementaux	45
5.4.1	L'approche du promoteur	46
5.4.2	Commentaires sur l'approche méthodologique suivie.....	48

Chapitre 6	L'analyse des impacts.....	53
6.1	Les impacts sur le milieu naturel.....	53
6.1.1	L'écoulement des eaux de la rivière Saint-Maurice	53
6.1.2	Les rives et les milieux humides	57
6.1.3	La qualité des eaux.....	64
6.1.4	Les boisés et les plantations	65
6.2	Les impacts sur le milieu bâti.....	66
6.2.1	La procédure d'expropriation et le rôle de l'audience publique.....	67
6.2.2	La politique de dédommagement du MTQ	68
6.3	Les impacts sur la valeur d'usage de la vallée de la rivière Saint-Maurice.....	73
6.3.1	Le milieu visuel	74
6.3.2	Le cyclisme	77
6.3.3	L'accès à la rivière	80
Chapitre 7	Les propositions de la commission	83
7.1	Les constats de la commission	84
7.2	Les propositions générales	85
7.3	Les propositions spécifiques à chacune des sections.....	89
7.3.1	Section 110.....	89
7.3.2	Section 130.....	90
7.3.3	Section 140.....	92
7.3.4	Section 150.....	92
7.3.5	Section 160.....	94
Chapitre 8	Conclusion.....	109

ANNEXES

Annexe 1	Liste alphabétique des participants à l'audience	3
Annexe 2	Liste des documents déposés	7
Annexe 3	Liste des mémoires	17
Annexe 4	Caractéristiques de visibilité du tracé	21
Annexe 5	La procédure d'expropriation	25

LISTE DES PHOTOS

Photo 1	La route 155 est coincée entre la rivière Saint-Maurice et les montagnes.	8
Photo 2	Un exemple des travaux d'amélioration réalisés dans le passé : la section 130 a été entièrement repavée en 1991 et des glissières de sécurité ont été installées sur une partie de son parcours.	10
Photo 3	Une rive ayant conservé son aspect naturel.	59
Photo 4	Un exemple de rive « artificialisée ».....	60
Photo 5	Un aperçu des berges « artificialisées » dans la section 180.	74

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Le réseau routier..... 9

Figure 2 La localisation des sections à l'étude..... 15

Figure 3 Les projets d'Hydro-Québec dans le bassin de la rivière Saint-Maurice 32

Figure 4 Les propositions de la commission. Section 110..... 95

Figure 5 Les propositions de la commission. Section 130A..... 97

Figure 6 Les propositions de la commission. Section 130B..... 99

Figure 7 Les propositions de la commission. Section 140..... 101

Figure 8 Les propositions de la commission. Section 150A..... 103

Figure 9 Les propositions de la commission. Section 150B et section 160A..... 105

Figure 10 Les propositions de la commission. Section 160B..... 107

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Travaux d'amélioration majeurs sur la route 155 entre Saint-Georges-de-Champlain et La Tuque.....	11
Tableau 2	Amélioration de la route 155. Conservation du réseau.....	12
Tableau 3	Caractéristiques des empiétements prévus sur les rives de la rivière Saint-Maurice	55
Tableau 4	Caractéristiques des murs de soutènement prévus en rives ...	58

CHAPITRE 1**Introduction**

Dans une lettre datée du 8 octobre 1990, le ministre de l'Environnement, monsieur Pierre Paradis, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience et de lui faire rapport de ses constatations et de l'analyse qu'il aurait faite du projet de réaménagement de cinq sections de la route 155, entre Grandes-Piles et La Tuque (sections 110, 130, 140, 150 et 160). Le mandat a débuté le 4 novembre 1991 et s'est terminé le 4 mars 1992.

Ce projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le mandat confié au BAPE constitue une des étapes finales devant mener à la prise de décision du gouvernement au sujet de ce projet. En effet, plusieurs étapes prévues à l'intérieur du processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ont déjà été franchies.

1.1 La chronologie du dossier

C'est le 14 juin 1982 que le ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) recevait l'avis du MTQ relatif au projet de réaménagement de la route 155. Le 21 octobre de la même année, le ministre de l'Environnement émettait une directive précisant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que devait réaliser le MTQ. En octobre 1984, le ministère des Transports présentait une première étude d'impact concernant exclusivement

la section 180 et obtenait par la suite les autorisations nécessaires pour son réaménagement. Divers autres travaux ont également été réalisés sur la route 155, suite à l'obtention d'autorisations du MENVIQ, et sont décrits au chapitre 2.

En ce qui concerne le projet de réaménagement des sections 110, 130, 140, 150 et 160, le promoteur déposait son étude d'impact auprès du MENVIQ au mois de février 1989. Suite à une consultation interministérielle, le MENVIQ adressait une série de commentaires et de questions au MTQ le 3 mai 1989. Les réponses à ces questions étaient formulées à l'intérieur d'un rapport complémentaire à l'étude d'impact remis au MENVIQ en mars 1990. Environ un mois plus tard, le 17 avril 1990, le MENVIQ émettait un avis de recevabilité, concluant que l'étude d'impact répondait de façon valable et adéquate à la directive ministérielle et qu'elle pouvait être rendue publique.

Conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), le ministre de l'Environnement rendait publique l'étude d'impact le 17 juillet 1990. D'une durée de 45 jours, cette période d'information prenait fin le 30 août 1990. Afin d'informer adéquatement les personnes intéressées par le projet, le BAPE a ouvert quatre centres de consultation dans la région : les bureaux municipaux de Grandes-Piles et de Saint-Roch-de-Mékinac, le centre communautaire de Grande-Anse et la bibliothèque municipale de La Tuque. Le dossier pouvait également être consulté aux bureaux du BAPE à Québec ainsi qu'à Montréal. Ces mêmes centres ont également été utilisés pour la consultation des divers documents déposés au cours du mandat d'audience.

Trois demandes d'audience ont été adressées au ministre de l'Environnement au cours de la période d'information réglementaire par les requérants suivants : le Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice, la municipalité de Saint-Roch-de-Mékinac ainsi que monsieur Jean-Claude Lussier.

C'est pour répondre à ces requêtes que le Ministre, tel que le prévoit la Loi sur la qualité de l'environnement, confiait un mandat d'audience au BAPE. Le présent rapport, remis au ministre de l'Environnement au terme du mandat d'audience, fait état de l'analyse de la commission formée par le président du BAPE au sujet de l'acceptabilité environnementale du projet. Il est à noter que le Ministre disposera également des conclusions de l'analyse environnementale de la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ pour juger du projet et soumettre ses recommandations au Conseil

des ministres. Il appartiendra ensuite au Conseil des ministres d'autoriser le projet avec ou sans modifications, ou encore de le refuser.

1.2 La commission

Pour réaliser le mandat de tenir une audience publique, le président du BAPE, monsieur Bertrand Tétreault, a formé une commission dont la présidence a été confiée à madame Johanne Gélinas, membre du Bureau. Deux commissaires ad hoc ont été nommés par décret afin de lui prêter assistance : monsieur Michel Bélanger, avocat et notaire, ainsi que monsieur Qussaï Samak, ingénieur chimiste. Madame Martine Tousignant agissait comme secrétaire de la commission alors que madame Sylvie Desjardins participait à ses travaux à titre d'analyste.

La commission a aussi eu recours aux services de spécialistes auxquels elle a confié des mandats sur des sujets précis. Monsieur Claude Lupien, de l'Université de Sherbrooke, s'est penché sur la sécurité routière. Messieurs Philippe Manseau et Karsten Baass, de l'École Polytechnique, ont été consultés au sujet des aspects techniques de la géométrie de la route 155. Enfin, la commission a eu recours aux services de la firme Vélo Conseils pour connaître les possibilités d'aménagement d'une voie cyclable.

1.3 L'audience publique

Selon les règles de procédure du BAPE, l'audience s'est déroulée en deux parties, à la salle Anna-Nobert de Saint-Roch-de-Mékinac.

La première partie a donné lieu à trois séances publiques qui se sont déroulées du 12 au 14 novembre 1991. Elle avait pour but de permettre au promoteur de présenter son projet mais visait aussi à permettre à la population ainsi qu'à la commission de poser toutes les questions nécessaires à une bonne compréhension du projet. L'équipe du promoteur, dirigée par monsieur Guy Bourelle, directeur régional du MTQ de la région Mauricie-Bois-Francs, était composée de messieurs Guy D'Astous, Pierre Langlais, Pierre Lord et Charles Morin. Au cours de l'audience ils furent secondés par madame Ginette Lalonde ainsi que par madame Lise Talbot.

Au cours de cette première partie et en réponse à l'invitation de la commission, divers organismes ont délégué des représentants afin d'informer adéquatement la population et les commissaires sur les divers sujets étudiés. Il s'agit des ministères provinciaux du **Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP)**, représenté par monsieur François Guibert, du **Tourisme**, représenté par monsieur Jean-François Demers, des **Affaires municipales**, représenté par monsieur Jean Marier, des **Forêts**, représenté par monsieur Réal Desaulniers, ainsi que de l'**Environnement**, dont le représentant était monsieur Benoît Soucy. Par ailleurs, **Hydro-Québec** a délégué monsieur Henri-Paul Dionne à titre de porte-parole. Enfin, le juge Léon Nichols ainsi que monsieur Denis Bisson représentaient la **Chambre de l'expropriation**. La liste des documents déposés au cours de cette première partie et tout au long du mandat de la commission peut être consultée à l'annexe 2.

Bien qu'un délai réglementaire de 21 jours soit prévu entre les deux parties de l'audience, une période de 32 jours a été accordée aux participants pour leur permettre de préparer un mémoire. La deuxième partie de l'audience, consacrée à l'expression des opinions sur le projet, s'est déroulée au cours des soirées des 17 et 18 décembre 1991. Au total, 16 groupes et citoyens ont présenté un mémoire et un participant a fait une intervention verbale. L'annexe 3 donne la liste des organismes, groupes ou personnes ayant déposé un mémoire ou exprimé leur opinion au cours de cette deuxième partie de l'audience, tandis que l'annexe 1 fait état de l'ensemble des participants s'étant exprimés au cours des séances publiques organisées par la commission.

1.4 La notion d'environnement

Pour définir la notion d'environnement, le BAPE s'appuie sur les termes mêmes de la Loi sur la qualité de l'environnement. Au sens de la Loi, la notion d'environnement s'applique non seulement aux questions touchant le milieu naturel ou l'environnement physique, mais englobe également les préoccupations d'ordre social, économique et culturel.

Cette préoccupation est également présente dans la directive ministérielle transmise au promoteur pour la réalisation de l'étude d'impact. Cette dernière indique que le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Le Règlement correspond tout à fait à l'esprit de la Loi, puisque les paramètres qui y sont mentionnés comme pouvant être traités dans une étude d'impact sont, entre autres :

un inventaire qualitatif et quantitatif des composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par le projet, y compris notamment la faune, la flore, les communautés humaines, le patrimoine culturel, archéologique et historique du milieu, les ressources agricoles et l'usage que l'on fait des ressources du milieu.

(R.R.Q., c. Q-2, art. 3b)

Le paragraphe c) de l'article 3 mentionne également que l'étude d'impact peut contenir

une énumération et une évaluation des répercussions positives, négatives et résiduelles du projet sur l'environnement, y compris notamment les effets indirects, cumulatifs, différés et irréversibles sur les éléments identifiés en vertu du paragraphe b et une description du milieu tel qu'il apparaîtra suite à la réalisation et à l'exploitation du projet.

(R.R.Q., c. Q-2, art. 3c)

Le législateur a donc fait sienne une conception globale de l'environnement comme milieu de vie et le BAPE, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut restreindre son analyse au seul milieu biophysique, sans se soucier des êtres humains et de leurs activités.

CHAPITRE 2

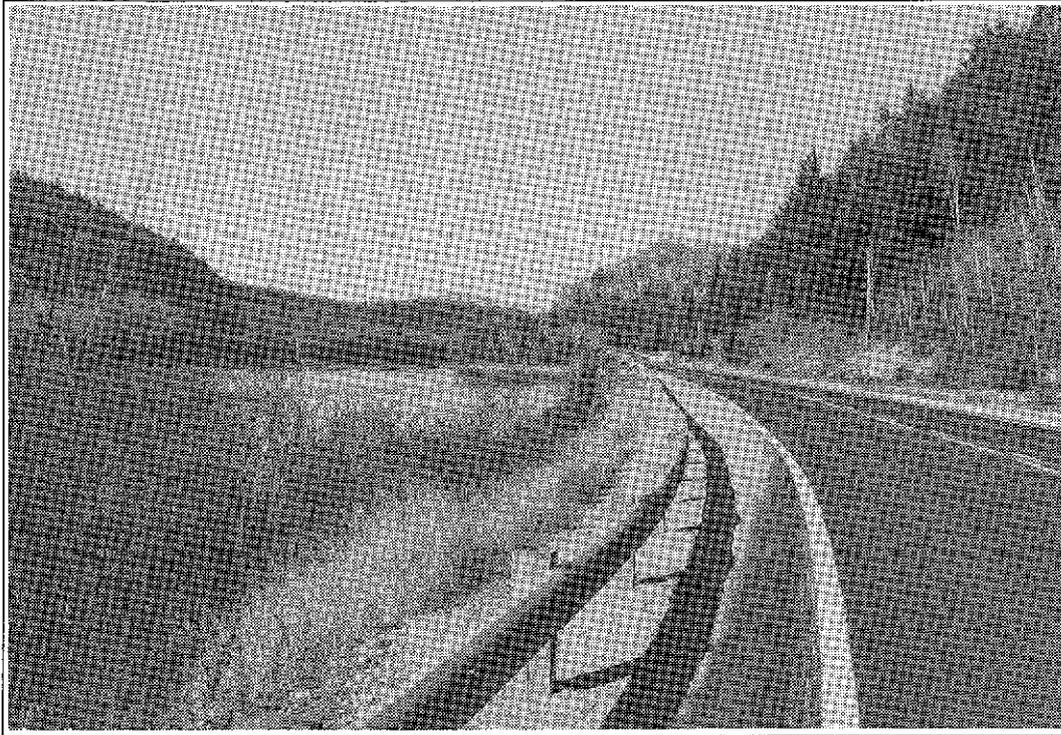
Le projet

2.1 La description du milieu

Entre Grandes-Piles et La Tuque, la route 155 offre aux voyageurs qui l'empruntent les superbes panoramas de la vallée encaissée de la rivière Saint-Maurice. La route est très sinueuse et longe directement les berges de la rivière Saint-Maurice sur une bonne partie du parcours. (Photo 1) La beauté des paysages confère à tout ce secteur un potentiel récréo-touristique certain. Selon l'étude d'impact préparée dans le cadre du projet de réaménagement du MTQ, la route 155 possède une vocation de route panoramique et elle est reconnue par le gouvernement du Québec comme un circuit touristique national.

Photo 1

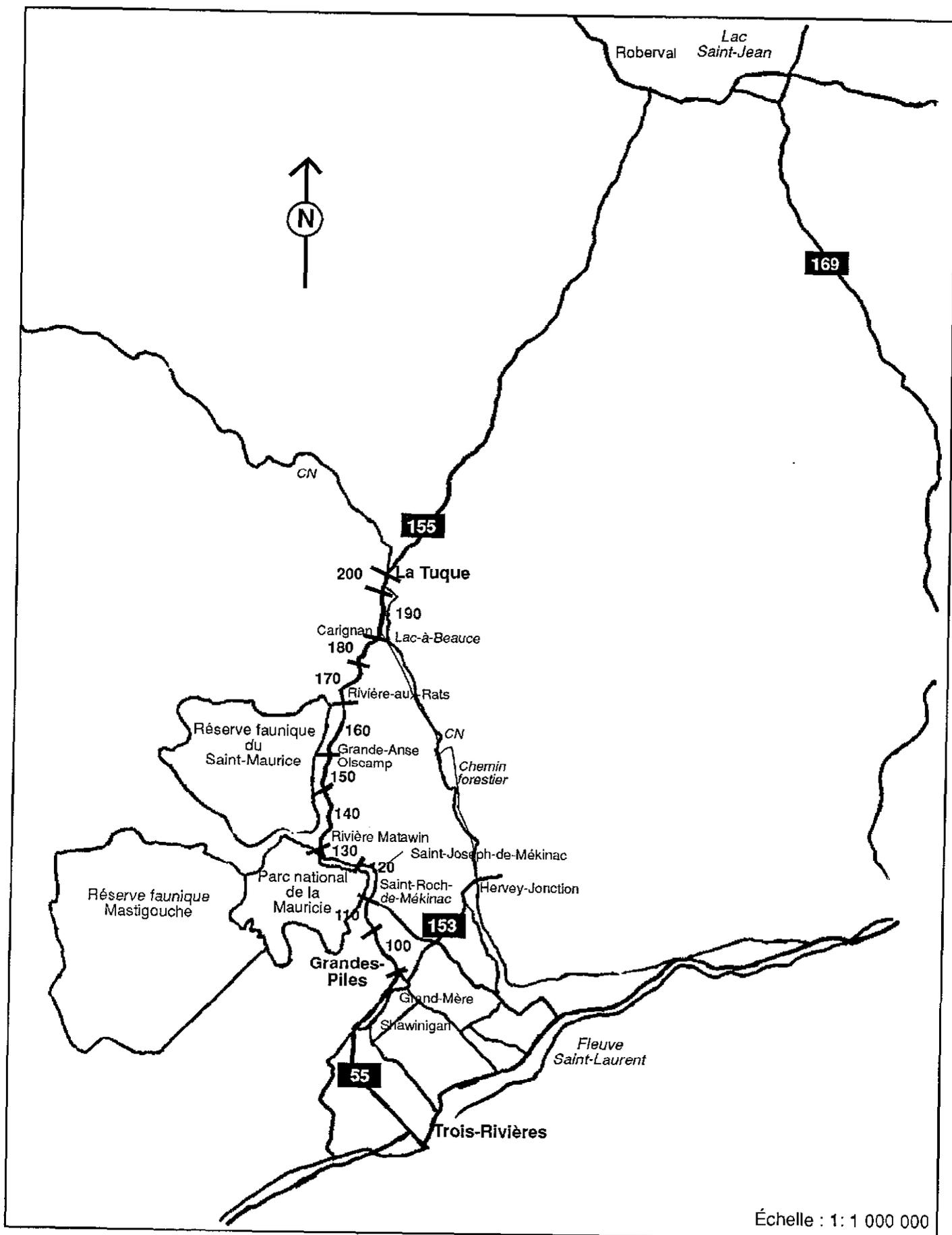
La route 155 est coincée entre la rivière Saint-Maurice et les montagnes.



Par ailleurs, cet axe routier nord-sud permet les échanges entre, d'une part, les régions de Montréal et de la basse Mauricie et, d'autre part, les régions de la haute Mauricie et du Lac Saint-Jean. (Figure 1) Pour cette raison, la route 155 est classée par le MTQ comme une route principale. La route 155 possède donc également une vocation économique liée au transport commercial des marchandises et des produits forestiers en provenance des territoires de coupe du Haut-Saint-Maurice. Cette vocation se voit confirmée par l'annonce récente de la construction de la Route du Nord, devant relier Chibougamau et Némiscau et par le fait même la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et la Baie James.

Enfin, la route 155 assure le lien entre les agglomérations urbaines situées tout au long de la rivière Saint-Maurice.

Figure 1
Le réseau routier actuel



2.2 L'historique des interventions sur la route 155

La construction de la route 155 remonte au début des années 1950. Depuis, des améliorations ponctuelles ont été réalisées comme, par exemple, des travaux de pavage ou la pose de glissières de sécurité, ou encore des reconstructions partielles de certains tronçons. (Photo 2) Suite à une demande de la commission lors de la première partie de l'audience, le promoteur a déposé des tableaux récapitulatifs des divers travaux d'amélioration majeurs et de conservation du réseau sur la route 155 entre Saint-Georges-de-Champlain et La Tuque. (Tableaux 1 et 2)

Photo 2

Un exemple des travaux d'amélioration réalisés dans le passé : la section 130 a été entièrement repavée en 1991 et des glissières de sécurité ont été installées sur une partie de son parcours.

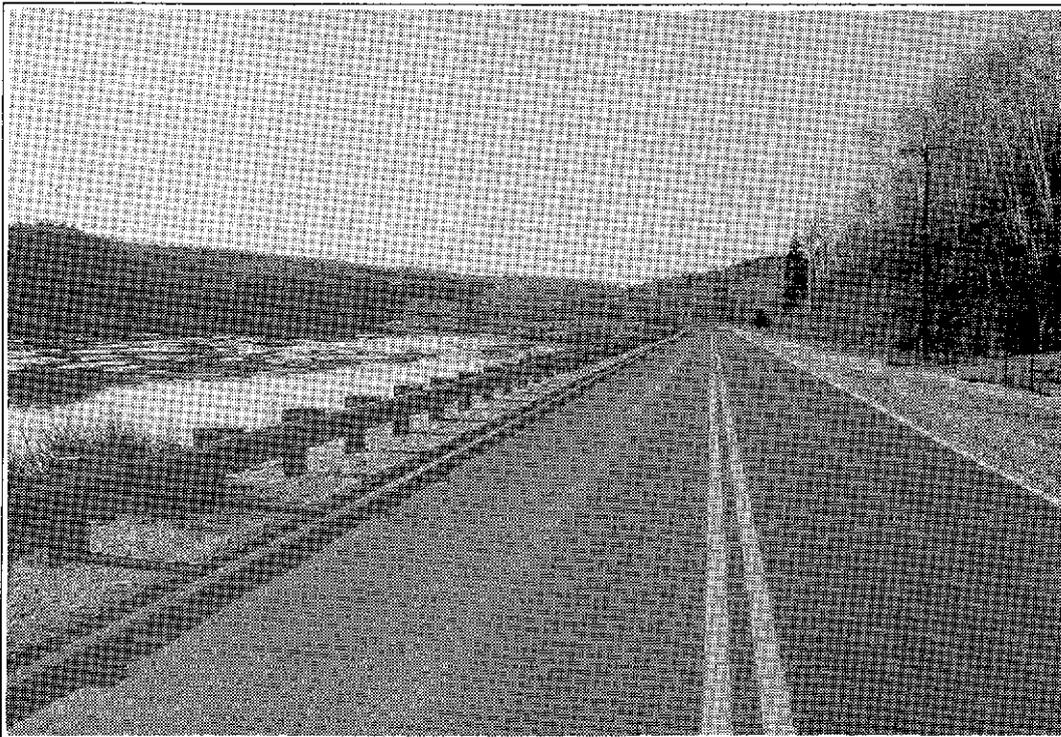


Tableau 1
Travaux d'amélioration majeurs
sur la route 155
entre Saint-Georges-de-Champlain et La Tuque

Section	Municipalité	Type de travaux	Longueur	Année de validation	N ^o référence carte
100	Grandes-Piles	Élargissement de chaussée, modification du tracé, courbes	7 km	1982-1986	1
100	Grandes-Piles	Construction d'une voie de dépassement au sud du village	1 km	1965	2
110	St-Roch-de-Mékinac	Modification de l'enlignement	836 m	1982	3
110	St-Roch-de-Mékinac	Modification de l'intersection route 155 et chemin St-Joseph	300 m	1984	4
120	St-Roch-de-Mékinac	Reconstruction de la chaussée, construction d'un pont et correction de courbes	3 km	1973/1974	5
130	Boucher	Construction de voies de dépassement dans chacune des 2 pentes	6 km	1975	8
140	Boucher	Construction d'une voie d'évitement	400 m	1985	6
140	Boucher	Construction d'une voie auxiliaire pour dépassement	3 km	1972	7
170	Haute-Mauricie (Rivière-aux-Rats)	Amélioration de la courbe	1,8 km	1978	9
180	Haute-Mauricie	Modification du tracé (courbes, pentes)	9,6 km	1987/1988	10
190	Haute-Mauricie (Lac-à-Beauce)	Amélioration d'une courbe (coupe de roc)	520 m	1978/1979	11
190	Haute-Mauricie	Construction d'un pont Modification du tracé aux approches du pont	1 km	1985	12
190	Haute-Mauricie	Construction de 4 voies de circulation	2,65 km	1980	13

Source : Ministère des Transports du Québec, Document déposé A12.

Tableau 2
Amélioration de la route 155
Conservation du réseau

Section	Municipalité	Genre de travaux	Longueur	Année
021	St-Georges-de-Champlain	Pavage	1,6 km	1980/1981
100	Grandes-Piles	Pavage	3 km	1981
		Pavage	4,4 km	1989
		Pavage	1,3 km	1991
110	St-Roch-de-Mékinac	Pavage	3,6 km	1982
		Pavage	0,7 km	1991
120	St-Roch-de-Mékinac	Pavage	2,1 km	1982
		Pavage	7,7 km	1987
		Pavage	0,9 km	1989
		Glissière de sécurité	1 300 m	1990
130	Boucher	Pavage	2,7 km	1989
		Pavage	7,6 km	1991
		Glissière de sécurité	2 900 m	1990
		Glissière de sécurité	400 m	1991
140	Boucher	Glissière de sécurité	400 m	1990
		Pavage	9,9 km	1991
		Glissière de sécurité	1 100 m	1991
150	Boucher	Pavage	0,5 km	1984
		Pavage	1,7 km	1991
		Glissière de sécurité	1 100 m	1991
160	Boucher	Pavage	12,1 km	1989
170	Haute-Mauricie	Pavage	4,8 km	1983
		Pavage	2,3 km	1984
		Pavage	0,8 km	1989
		Glissière de sécurité	2 200 m	1991
190	Haute-Mauricie	Pavage	3,3 km	1991
		Glissière de sécurité	735 m	1991

Note : De plus, le ministère des Transports a procédé, au cours des dernières années, et plus particulièrement en 1990 et 1991, au rechargement des accotements en gravier afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route.

Il est à noter que les contrats de pavage incluent également le rechargement des accotements lorsque l'épaisseur de l'enrobé bitumineux est significative.

De plus, depuis 1990, les accotements sont partiellement pavés dans les courbes lorsque le ministère des Transports réalise un contrat de pavage de type couche d'usure.

Source : Ministère des Transports du Québec, Document déposé A12.

Au début des années 1980, compte tenu de l'accroissement du nombre de véhicules empruntant cette route, du fort pourcentage de véhicules commerciaux et du fait que son design ne correspondait plus à l'utilisation réelle, le MTQ a entrepris une réévaluation complète des 90 kilomètres reliant Grandes-Piles à La Tuque.

En considérant le niveau de détérioration et de déficience de la route, six sections prioritaires étaient retenues dans le plan d'intervention. En 82, un consultant était mandaté pour procéder à l'étude d'impact des projets d'amélioration de ces sections.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 30)

La section 180 (figure 1) faisait partie de ces six sections. Elle a fait l'objet d'une étude d'impact qui a été déposée au MENVIQ en 1984 puis, à la demande du ministre de l'Environnement, a été rendue publique par le BAPE en 1985. Aucune demande d'audience publique n'ayant été adressée au ministre de l'Environnement, le MTQ obtenait le 25 septembre 1985 les autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet de réaménagement de la section 180 (9,6 km). Les travaux ont été réalisés en 1988.

La section 100, où se situe la municipalité de Grandes-Piles, ne faisait pas partie des sections considérées comme prioritaires et mentionnées à l'intérieur de l'avis de projet du MTQ déposé au MENVIQ en 1982. Par contre, le 10 juillet 1985, invoquant une catastrophe appréhendée, ce qui suspend les exigences de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le gouvernement autorisait le MTQ à réaliser des travaux en vertu de la procédure d'urgence prévue à l'intérieur de la Loi sur la qualité de l'environnement (paragraphe 4^o de l'article 31.6) :

Pour la section 100, nous avons eu, [...] un décret d'urgence, compte tenu que nous avons des blocs de roc très dangereux qui tombaient sur la route.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 29)

Ce décret autorisait la reconstruction d'une section de la route 155, comprenant un remblayage de 920 mètres de longueur sur les rives de la

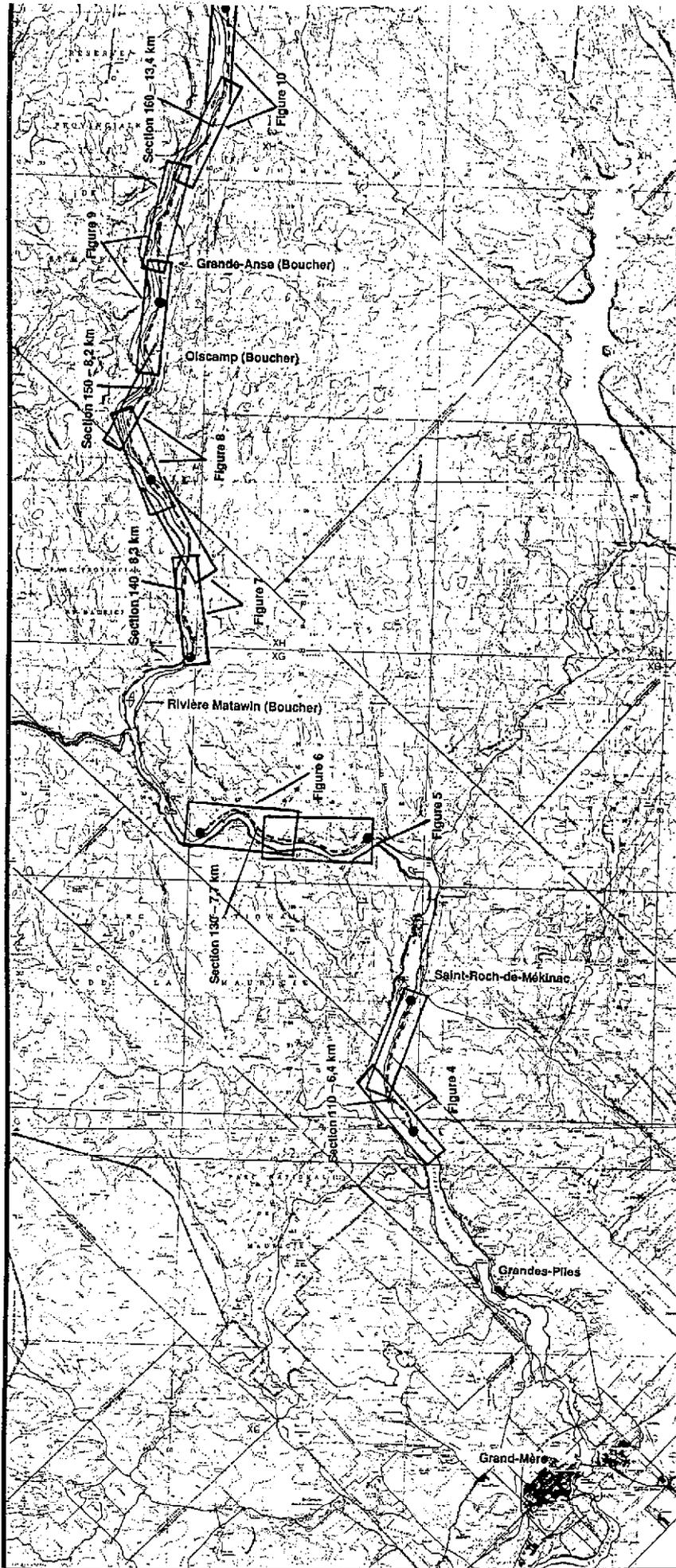
rivière Saint-Maurice. (Document déposé A15) De plus, le 26 mai 1986, toujours en vertu du même décret gouvernemental, le MENVIQ délivrait un certificat d'autorisation pour la reconstruction d'une portion de la section 100, d'une longueur d'environ 1 kilomètre, nécessitant un autre remblayage dans la rivière Saint-Maurice sur une longueur de 600 mètres. (Document déposé A10) Au total, les travaux de reconstruction de la section 100 ont donc été réalisés sur une longueur de 7 kilomètres (tableau 1), sans qu'ils soient soumis au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Selon les informations transmises par le MTQ et illustrées au tableau 1, de 1965 à aujourd'hui, la route 155 a fait l'objet de travaux d'amélioration majeurs sur plus de 37 kilomètres.

2.3 Le projet tel que présenté par le MTQ

Cette section résume le projet tel que présenté à l'intérieur de l'étude d'impact sur l'environnement préparée par le MTQ. Elle tient également compte des modifications ou informations additionnelles présentées par le promoteur au cours de la première partie de l'audience publique ou à l'intérieur des documents déposés durant le mandat de la commission.

Le projet à l'étude concerne les sections 110, 130, 140, 150 et 160. (Figure 2) Au total, 43,8 kilomètres de la route 155 seraient réaménagés. L'ensemble des travaux de réaménagement seraient effectués sur le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) de Mékinac, à l'intérieur des limites des municipalités de Saint-Roch-de-Mékinac (section 110) et de Boucher (sections 130, 140, 150 et 160).



Cartes illustrées, Figures 4 à 10

—●—

—

ÉCHELLE: 1:25000

Equivalence des courbes: 50 pieds

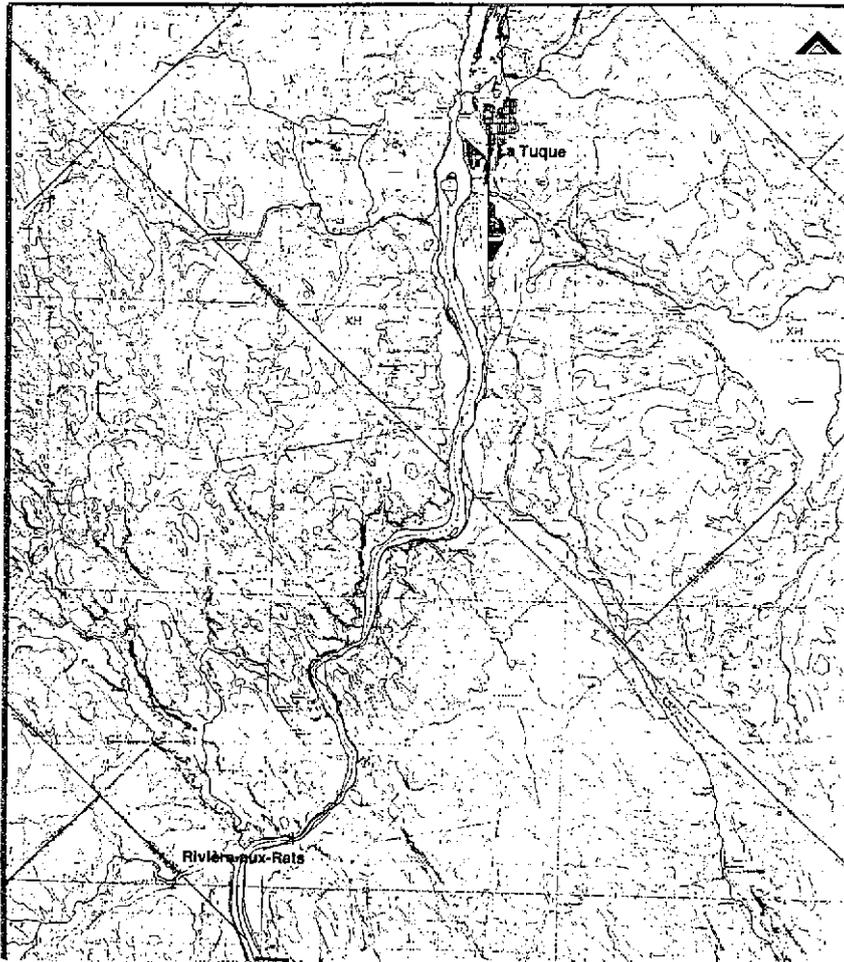


Figure 2
La localisation des sections à l'étude

Cours de la carte de base à l'échelle de 1:50,000, Service géomatique, Ministère des Ressources, 55, rue des Sciences, La Tuque, Québec G1R 5R9.

Dans le tronçon compris entre Grandes-Piles et La Tuque, la route 155 est très sinueuse et, selon le MTQ, elle présente plusieurs déficiences au plan de sa géométrie et de sa structure : courbes sous-standard, c'est-à-dire courbes où la vitesse affichée est supérieure à la vitesse sécuritaire, pourcentage élevé d'interdictions de dépassement, pentes critiques et détérioration avancée et même parfois excessive de la chaussée. De plus, comme la route 155 est fort utilisée par les véhicules commerciaux et que les possibilités de dépassement sont limitées, il y a formation de pelotons, ce qui contribue à diminuer le niveau de service de l'infrastructure.

Le pourcentage de camions observés est de 20 %, ce qui est considéré comme très élevé.

(M. Pierre Lord, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 35)

Selon le promoteur, les caractéristiques de la circulation sont telles, qu'une analyse de la demande actuelle et projetée par rapport à l'offre, révèle que les sections 130, 140, 150 et 160 ont déjà atteint le niveau de service D. Le niveau de service est, en fait, une mesure qualitative du service rendu à l'utilisateur d'une route. Ce niveau peut varier de «A» (meilleures conditions) à «F» (conditions très détériorées). (Document B1, p. 27) Pour le MTQ,

Lorsqu'on dit qu'on est rendus au niveau de service D, c'est un niveau de service que l'on considère comme étant inconfortable. Donc, considérant le temps que la programmation des différents projets soit faite, considérant tout le processus législatif existant, c'est une réserve, je pense, qui est nécessaire avant d'atteindre le niveau E. C'est un niveau qu'on ne souhaite pas atteindre, considérant toutes les contraintes en termes de confort, de sécurité.

(M. Pierre Lord, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 107)

De plus, le MTQ estime que la route 155 est problématique,

[...] en raison principalement de la fréquence et de la gravité des accidents du type collision frontale et dérapage de véhicules automobiles seuls.

(M. Pierre Lord, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 41)

Dans son analyse des solutions permettant d'améliorer la sécurité de la route et le confort des usagers, le MTQ a opté pour des corrections ponctuelles de la route actuelle plutôt que pour la construction d'une nouvelle route. Deux raisons ont motivé le choix du promoteur. D'une part, il considère qu'un nouveau tracé à l'extérieur de la vallée de la rivière Saint-Maurice n'offrirait aucun intérêt en raison de la topographie accidentée. D'autre part, un tracé sur la rive ouest de la rivière ne serait guère plus avantageux, car il impliquerait le dédoublement des infrastructures routières et toucherait un secteur qui a conservé son état naturel.

Pour corriger la situation, le MTQ entend donner à la route 155 les caractéristiques géométriques correspondant aux normes actuelles d'une route provinciale principale de type B. Pour les cinq sections touchées par le projet, il est prévu de doubler la largeur de l'emprise pour la porter à 40 mètres, incluant deux voies de roulement de 3,65 mètres et des accotements de 3 mètres de largeur. À cela, s'ajouterait une série de corrections ponctuelles qui permettrait d'augmenter la visibilité lors des dépassements et de redonner à la route la qualité structurale nécessaire pour supporter le volume de trafic actuel et futur. Les corrections prévues comprendraient le redressement de certaines courbes sous-standard, le réalignement de la route, la restauration de la structure de la chaussée et l'élimination de certaines pentes critiques. Le MTQ prévoit également aménager une voie de contournement au niveau de l'agglomération d'Olscamp, dans la municipalité de Boucher, et construire une voie auxiliaire en direction sud dans la section 160. Cette voie auxiliaire, construite dans une pente ascendante, permettrait aux véhicules qui s'y rangeraient de laisser passer les véhicules plus rapides.

Le promoteur résume ainsi les objectifs poursuivis pour chacune des sections :

Les travaux sur la section 110 visent à redonner la qualité structurale, de même qu'offrir une possibilité de

dépassement sécuritaire afin de casser l'intervalle de 7,9 km qui ne permet aucun dépassement en direction nord. La réfection de la section 130 permettra de restaurer la structure de la chaussée en plus de redresser deux courbes sous-standard et d'améliorer la visibilité. L'amélioration de la visibilité sera recherchée lors des travaux visant à corriger la structure actuelle de la section 140. De plus, l'élimination de la pente critique existante sera recherchée. Les travaux d'amélioration de la section 150 visent à redonner une qualité structurale et à augmenter la visibilité au dépassement. La reconstruction de la section 160 va permettre, outre de lui redonner la qualité structurale perdue, d'améliorer la visibilité au dépassement.
(Étude d'impact sur l'environnement, p. 25)

La nature des travaux envisagés et le contexte physique dans lequel s'inscrit la route 155 amèneraient le promoteur à construire près de 5,2 kilomètres de murs de soutènement le long de la rivière Saint-Maurice. Toujours selon le promoteur, les travaux occasionneraient aussi la construction de remblais sur une longueur d'environ 600 mètres de rive. Le MTQ prévoit qu'un total de près de six kilomètres de rive seront perturbés par le remblayage et la construction des murs de soutènement. Les travaux entraîneraient également la disparition d'un peu plus de huit hectares de boisés de valeur écologique supérieure et des empiétements de 0,7 hectare dans des milieux humides dont 0,5 hectare dans le Trou à la Barbotte, considéré comme un habitat privilégié pour plusieurs espèces animales. D'autres impacts sont envisagés comme, par exemple, le déplacement d'un commerce et de 27 résidences. Les impacts du projet, les diverses mesures d'atténuation proposées par le MTQ de même que l'analyse de la commission sont présentés aux chapitres 4 à 7.

CHAPITRE 3

Les préoccupations des participants

Les principaux champs d'intérêt des participants à l'audience ont été regroupés en six grands thèmes qui font l'objet des sections de ce chapitre. Les citations utilisées illustrent, dans l'ensemble, la variété des opinions, commentaires et préoccupations formulés devant la commission au cours de l'audience publique.

3.1 La justification du projet

Malgré certaines réserves au sujet de différents aspects du projet de réaménagement de la route 155 proposé par le MTQ, les participants à l'audience ont unanimement reconnu le bien-fondé du projet en ce qui concerne la nécessité d'intervenir pour améliorer le niveau de sécurité de la route entre Grandes-Piles et La Tuque. Des commentaires à ce sujet ont été formulés à l'intérieur des mémoires déposés devant la commission ou au cours des échanges entre la commission et les participants lors de la deuxième partie de l'audience.

Nous [Corporation municipale de la paroisse Saint-Roch-de-Mékinac] pensons qu'au point de vue circulation, c'est bien certain que si on élargit la route, ça va améliorer la sécurité

et ça va être de plus en plus sécuritaire et intéressant pour peut-être plus d'utilisateurs de la route.

(M. Robert Jourdain, transcription de la séance du 17 décembre 1991, p. 85)

Nous sommes d'accord avec le Ministère des Transports du Québec (MTQ) que la route 155 est à de nombreux endroits non sécuritaire et ne répond à aucune des normes établies en ce qui a trait à la vision, aux dépassements et aux courbes et qu'il est essentiel de procéder aux améliorations pour rendre la 155 classe Route Principale.

(Mémoire du Regroupement des Usagers de la Rivière Saint-Maurice, p. 1)

Par ailleurs, seul le Comité conjoint du réseau routier, un organisme regroupant divers intervenants de la région de la MRC du Haut-Saint-Maurice, appuie sans réserve le projet tel que proposé par le MTQ.

Nous considérons que les impacts environnementaux en rapport avec le projet sont minimes face aux considérations qui justifient le besoin d'une route adéquate.

(Mémoire du Comité conjoint du réseau routier, p. 48)

Pour tous les autres participants, le projet, bien que justifié au plan de la sécurité, comporte néanmoins des impacts négatifs sur l'environnement qui pourraient être évités ou, à tout le moins, atténués.

3.2 Les impacts sur le milieu bâti

Des participants à l'audience ont fait part à la commission de leurs préoccupations quant aux effets du projet de réaménagement proposé par le MTQ à l'égard de leur propriété. Outre le fait que ces impacts motivaient deux des trois demandes d'audience formulées au ministre de l'Environnement relativement à ce projet, huit des 16 mémoires déposés concernent directement ce sujet.

C'est ainsi que, selon les mémoires de messieurs Robert Lessard, Jean-Claude Lussier, Robert Lussier et François Lussier, le projet du MTQ entraînerait l'expropriation d'une partie du domaine Rose des Bois qui, pour

eux, a certes une valeur sentimentale importante, mais aussi un intérêt écologique, esthétique et éducatif indéniable. À cet effet, le mémoire déposé par Caroline Thibeault, au nom des enfants fréquentant le domaine, est éloquent.

L'environnement c'est très important [...] parce que c'est nous [...] qui ont planté tout ce que vous allez couper. C'est là que j'ai appris à connaître les champignons, feuilles, arbres, bois, animaux, oiseaux, castor et autre [...]

(Mémoire de Caroline Thibeault)

Pour la famille Lussier, ces raisons suffisent pour que le MTQ envisage plutôt une modification du tracé de la route et ce, quitte à causer des impacts sur le milieu naturel en empiétant légèrement sur la rivière.

Les audiences du BAPE m'ont permis de voir toutes les précautions du promoteur pour ne pas déranger la faune, les cours d'eau, faire les détours que cela impose au tracé de la route. Pourquoi pas la même précaution pour les humains, surtout ceux que l'on songe à déplacer de chez eux, où ils ont choisi de vivre à leur goût ?

(Mémoire de M. Jean-Claude Lussier, p. 4)

Pour certains participants, le projet entraînerait des inconvénients d'un autre ordre. Selon monsieur François Chagnon, le tracé proposé signifierait l'abandon des projets de développement de la ferme qu'il exploite à des fins d'élevage de chevaux. Pour la corporation municipale de Saint-Roch-de-Mékinac, le projet affecterait le camping dont elle est propriétaire et entraînerait une dégradation de l'aspect visuel de la baie adjacente qui abrite une marina.

Nous croyons qu'il y a possibilité d'exempter la baie et également le ruisseau en modifiant le tracé proposé, c'est-à-dire en se tenant du côté est, quitte à couper dans le roc et quitte à obtenir un indice de rendement de l'alignement inférieur à 85 % tel que voulu.

(Mémoire de la Corporation municipale de la Paroisse Saint-Roch-de-Mékinac)

D'autres participants ont fait état des conséquences du rapprochement de la route sur le niveau de bruit qu'ils auraient à subir.

Lorsque les camions lourds passent, la maison vibre [...] En rapprochant la route de notre maison cela amplifierait certainement ce problème. Il y a aussi le bruit qui serait plus fort.

(Mémoire de M. et Mme Gignac)

Pour des raisons différentes, la municipalité de Boucher, sur la foi d'une consultation des résidents touchés et tel que mentionné dans un mémoire déposé lors de la deuxième partie de l'audience, s'oppose au projet de voie de contournement de l'agglomération d'Olscamp.

Nous voulons que la route passe exactement à la même place, en adoucissant le tournant en face de l'école, parce que nous prétendons que s'ils passent la route en arrière, nous avons une école, un cimetière, une église, des résidents et puis l'entretien va tomber à la municipalité et c'est encore des taxes à nos citoyens.

(M. Lucien Mongrain, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 85)

3.3 Le camionnage

La majorité des participants ont souligné les désavantages liés au fort pourcentage de véhicules commerciaux empruntant la route 155. À ce sujet, certains font état de l'évolution de l'utilisation de la route par des camions de plus en plus lourds et de plus en plus nombreux.

C'était pas comme ça au commencement. On rencontrait peut-être deux (2) camions de Grand-Mère à venir ici ; aujourd'hui, on en rencontre cinquante (50). La route n'a pas été faite pour ça. Là, les camions, c'est des vingt-deux (22) roues, des vingt-six (26) roues, des trente (30) roues.

(M. Robert Désaulniers, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 46)

Le Comité conjoint du réseau routier, sur la base d'une enquête réalisée il y a deux ans, affirme, quant à lui, que le pourcentage de camions lourds utilisant

la route 155 s'élève à 30 % plutôt qu'à 17 %, tel qu'il est mentionné dans l'étude d'impact sur l'environnement préparée par le MTQ. Cet organisme s'appuie sur ces chiffres et sur les augmentations prévisibles à court terme, pour faire valoir l'urgence du réaménagement prévu.

Certains participants habitant le long de la route 155 ont formulé des remarques sur le comportement des conducteurs de poids lourds. Pour eux, la vitesse et le poids des camions sont responsables autant de la réduction de la sécurité que de la détérioration excessive de la chaussée.

Les machines qui s'en vont, ils sont obligés de peser dessus, parce que les camions, ça « fly ». Je vous l'ai dit l'autre fois, c'est cent (100), cent quinze (115) [kilomètres/heure][...]

(M. François Chagnon, transcription de la séance du 17 décembre 1991, p. 11)

[...] j'ai pris connaissance à un moment donné [...] d'un camionneur qui possède [...] quatre (4) camions, puis lui, il préfère, quand il passe aux balances, il préfère payer un billet d'infraction de temps en temps, que de diminuer son chargement.

(M. Paul-Aimé Ducas, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 118)

Pour le Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice, ces problèmes risquent de prendre une ampleur encore plus importante si le flottage du bois cesse sur la rivière Saint-Maurice et que ce bois est plutôt transporté par camion. Cet organisme préconise le transport ferroviaire comme alternative au transport du bois par la route :

Entendu que les voies ferrées pénètrent sur tous les territoires de coupe des forestières et que les voies ferrées accèdent à tous les moulins à papier.

(Mémoire du Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice, p. 8)

Pour ce regroupement, comme d'ailleurs pour plusieurs autres participants, il existe une incompatibilité entre les utilisateurs de la route que sont les véhicules de promenade et les véhicules commerciaux. C'est en faisant

référence au développement régional que les participants à l'audience ont expliqué à la commission leurs opinions à ce sujet.

3.4 Le développement régional

Les participants à l'audience ont souvent fait état de l'importance de la route 155 comme élément moteur du développement économique régional. La commission a pu toutefois constater que, selon les participants concernés, le développement économique de la région est envisagé sous des angles différents.

C'est ainsi que les représentants des municipalités, de même que les citoyens résidant le long de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque, sont venus exprimer le souhait de concilier le projet de réaménagement de la route 155 et le développement de la vocation récréo-touristique de la région.

[...] on dit que le développement d'un réseau routier est un moteur pour le développement économique des régions. Cela est vrai, mais encore faut-il que pour atteindre cet objectif, le développement du réseau routier tienne compte des priorités des différentes localités qu'il traverse. [...] pour nous, il est important, on sait que notre développement économique, il tient au décor qui nous entoure. Et toutes les altérations qui viennent modifier ça, c'est un potentiel qu'on perd. On n'a rien d'autre. On n'a pas de potentiel industriel.

(M. André Gervais, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 23 et 26)

La commission a entendu à quelques reprises l'opinion suivante sur le trafic commercial :

La route actuelle est anti-touristique, les automobilistes détestent circuler avec les camions et les camionneurs n'aiment pas l'encombrement de la route de la part des autres utilisateurs.

(Mémoire de M. Robert Désaulniers, p. 1)

Certains participants estiment que le projet de réaménagement du MTQ ne réglerait pas le problème du trafic commercial qu'ils considèrent important et qui, selon eux, continuerait de s'accroître. En conséquence, ils suggèrent que le trafic lourd puisse, outre la voie ferrée, utiliser une route alternative qui correspondrait approximativement à la route forestière actuelle entre Lac-à-Beauce et Hervey-Jonction. (Figure 1)

[...] il serait probablement avantageux d'avoir une route de dégagement pour décongestionner la route actuelle d'une partie de son trop grand nombre de véhicules lourds.

(Mémoire de M. Robert Désaulniers, p. 2)

Dans son mémoire, monsieur Prudent Carpentier suggère que le MTQ envisage aussi de prolonger l'autoroute 55 jusqu'à Saint-Tite. Cette proposition est appuyée par des résolutions des municipalités de Grand-Mère, Saint-Tite et Saint-Roch-de-Mékinac.

Nous demandons au responsable du ministère du Transport du Québec qu'une étude soit faite, dans les meilleurs délais, concernant la prolongation de la route 55 via Hérouxville, St-Tite, Ste-Thècle, Hervey Jonction et l'amélioration de la route Hervey Jonction via le Lac à Beauce comme voie de contournement afin de diminuer le trafic et tous ses aléas sur la route 155, Grand-Mère via La Tuque.

(Mémoire de M. Prudent Carpentier)

En raison de l'importance qu'ils accordent à la vocation récréo-touristique de la région, certains participants ont fait valoir la pertinence d'accorder une attention toute particulière aux effets négatifs du projet sur le milieu visuel et le panorama. Les travaux réalisés dans le passé le long de la route 155 ont été cités en exemple par le représentant de la municipalité de Grandes-Piles :

Le réaménagement de la route 155 a signifié à Grandes-Piles un enrochement des rives sur des distances de plusieurs kilomètres, du remblayage riverain et, aussi sur la zone littorale, un découpage rectiligne de la ligne de rivage, la destruction de la couverture végétale riveraine en plusieurs endroits. Ce sont là toutes des activités qui ont été pratiquées et qui sont prévues aussi dans le présent

réaménagement par le ministère des Transports en bordure du Saint-Maurice.

(M. André Gervais, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 24)

En conséquence, cette municipalité, qui s'est elle-même dotée de règlements d'urbanisme restreignant les activités causant une détérioration des berges, demande que :

Soient utilisés en priorité pour les travaux de réfection de la route 155 en bordure de la rivière Saint-Maurice, les techniques d'aménagement les plus susceptibles de protéger la végétation naturelle existante ou d'en permettre l'implantation par la suite ;

(Mémoire de la municipalité de Grandes-Piles)

Les utilisateurs de la rivière Saint-Maurice ont formulé des craintes analogues au sujet de la construction des murs de soutènement :

Cette intervention devrait se faire dans le cadre du respect esthétique des lieux et de la beauté exceptionnelle du cadre visuel de la Saint-Maurice et ses abords.

(Mémoire du Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice, p. 2)

D'autre part, des propositions pour augmenter l'attrait de la région pour les visiteurs ont été formulées par le Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice.

En y aménageant des aires de stationnement à différents endroits, des descentes pour les petits bateaux-chaloupes, des endroits pour pique-niquer. Les touristes seraient beaucoup plus tentés de s'y arrêter et y viendraient sûrement en plus grand nombre.

(Mémoire du Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice)

Cet organisme insiste également sur la nécessité d'éviter de détériorer le panorama par la multiplication des sites servant à recueillir les matériaux pour la construction de la route comme, par exemple, le gravier, et suggère par ailleurs de nettoyer et de reboiser les tronçons abandonnés de la route.

Dans le même ordre d'idées, l'intérêt de l'aménagement d'une voie cyclable le long de la route 155 a été soulevé par plusieurs participants à l'intérieur de leur mémoire. Outre le Club Cyclique Mauricie, les municipalités de Grandes-Piles et de Saint-Roch-de-Mékinac, le Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice ainsi que monsieur François Lussier proposent qu'un tel aménagement soit prévu.

Le Comité conjoint du réseau routier voit les choses selon une toute autre perspective. Il considère que le projet du MTQ doit se réaliser rapidement et tel que proposé, de manière à favoriser le développement économique de la région du Haut-Saint-Maurice. Cet organisme fait valoir que le trafic commercial ne peut qu'augmenter au cours des prochaines années.

Le déblocage de la route du Nord entre Chibougamau et Némiscau va amener un achalandage accru sur la route 155. La construction de deux (2) nouveaux barrages sur la rivière Saint-Maurice entre 94 et 99 va entraîner une circulation plus intense sur la route 155 au sud de La Tuque. La mise en place du site Vallières amènera un total prévu de cinq mille huit cents (5 800) voyages de billots par camion-remorque à chaque année. La vocation récréo-touristique de la région suscite un va-et-vient sans cesse grandissant sur la route 155. La poursuite de la construction de la route 25 entre La Tuque et Parent va augmenter la circulation sur la route 155.

(M. Gaston Hamel, transcription de la séance du 17 décembre 1991, p. 102)

Le Comité conjoint du réseau routier souligne également que la route 155 accueille le trafic commercial qui, ne pouvant pour des raisons techniques franchir le Saguenay à l'aide du traversier, doit transiter par Chicoutimi pour atteindre la région de la Côte-Nord. Selon cet organisme :

[...] il va falloir se dire qu'on n'a pas le choix que d'être obligés de vivre avec une route qui va être industrielle et récréo-touristique. [...] Alors les camions, on sait qu'ils sont là, mais pour nous autres, chez nous, c'est notre gagne-pain. Le bois, ça se bûche dans notre coin.

(M. Gaston Hamel, transcription de la séance du 17 décembre 1991, p. 112 et 116)

Pour toutes ces raisons, le Comité conjoint du réseau routier demande dans son mémoire que le projet de réaménagement de la route 155 se réalise sans délai et considère que :

Les suggestions faites en marge des audiences et qui ne concernent pas directement les travaux annoncés devraient être étudiées à part de façon à ne pas retarder le projet actuel.

(Mémoire du Comité conjoint du réseau routier, p. 48)

3.5 La compensation des impacts sur le milieu naturel

Certains participants ont soulevé des craintes au sujet des effets négatifs du projet du MTQ sur le milieu naturel. À ce titre, le Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice a souligné dans son mémoire que :

[...] dans le contexte actuel nous nous devons de le rejeter [le projet] compte tenu que le projet dans son ensemble est axé presque essentiellement sur la sécurité des usagers et que l'aspect environnemental nous apparaît être le parent pauvre du projet.

(Mémoire du Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice)

Pour le représentant de cet organisme, le MTQ n'a pas consacré d'efforts à la compensation des impacts engendrés sur le milieu naturel.

[...] on a fait une étude sur où pourrait passer la route d'une façon très sécuritaire et puis après, on a étudié les impacts, mais on ne minimise pas à aucune place les impacts sur l'environnement. [...] si on coupe un arbre, qu'on en replante un. Si on a affaire à endommager les berges, essayer de leur redonner leurs états.

(M. Guy Martel, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 6 et 10)

3.6 Le projet des rapides Manigance

Lors de la période de consultation et d'information relative au projet de la route 155 organisée par le BAPE en juillet et août 1990, la population avait déjà été saisie du projet de harnachement des rapides Manigance présenté par Hydro-Québec. (Document déposé B11)

Les rapides Manigance se situent à l'intérieur de la section 130, c'est-à-dire entre Saint-Roch-de-Mékinac et l'agglomération urbaine de Rivière Mattawin. (Figures 2 et 3). Le harnachement des rapides Manigance est en effet mentionné à l'intérieur de la *Proposition de plan de développement d'Hydro-Québec 1990-1992– Horizon 1999*, comme d'ailleurs les projets des rapides des Coeurs et de la Chaudière situés beaucoup plus en amont sur la rivière Saint-Maurice.

La requête d'audience adressée au ministre de l'Environnement par le Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice dans le cadre du projet de réaménagement de la route 155 avait comme principal motif l'éventuelle réalisation par Hydro-Québec du projet de centrale hydroélectrique au site des rapides Manigance, lequel risquait d'affecter le projet présenté par le MTQ.

La commission a donc demandé à Hydro-Québec de clarifier sa position dans le dossier des rapides Manigance. Le 29 octobre 1991, monsieur Daniel Dubeau, vice-président Environnement pour Hydro-Québec, répondait que :

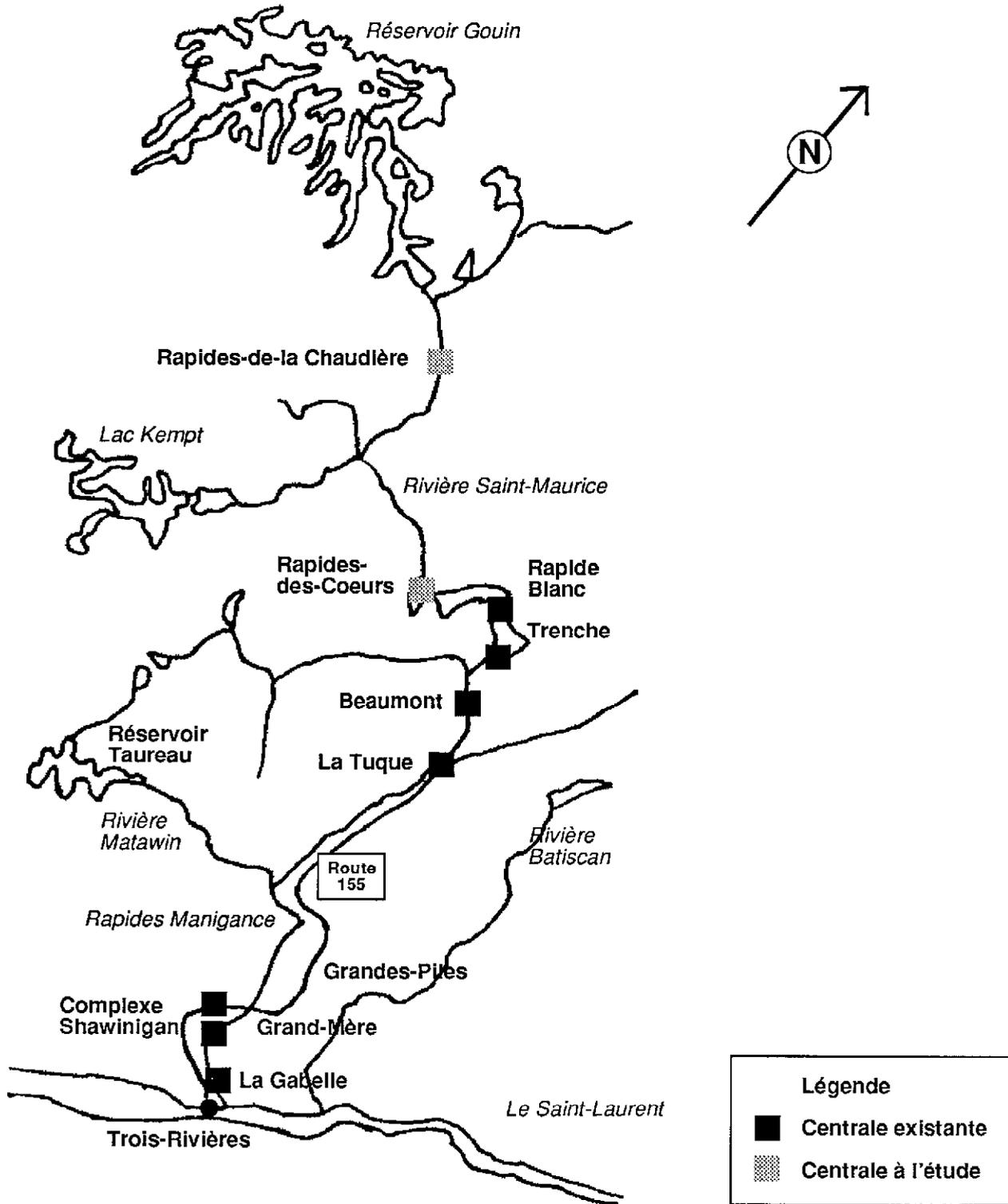
[...] le Conseil d'administration de l'entreprise a officiellement autorisé l'abandon du projet pour des motifs techniques, économiques et environnementaux, par une résolution datée du 10 juillet 1991. Les demandes d'autorisations gouvernementales ont été retirées en conséquence le 26 juillet 1991.

(Lettre de M. Daniel Dubeau, 29 octobre 1991)

La commission a d'ailleurs obtenu confirmation de ce fait par le dépôt de la demande de retrait de l'avis de projet déposé par Hydro-Québec auprès du ministre de l'Environnement. (Document déposé B15)

Figure 3 Les projets d'Hydro-Québec dans le bassin de la rivière Saint-Maurice

Source : Adapté de *Hydro-Presse*, 71^e année, N° 21, décembre 1991.



Compte tenu de l'intérêt manifesté par le MTQ, promoteur du projet de réaménagement de la route, ainsi que par les requérants à l'audience, en vue d'obtenir des précisions sur la décision d'Hydro-Québec, la commission a demandé à cet organisme de déléguer un représentant pouvant répondre aux interrogations du public lors de la première partie de l'audience. C'est donc par l'entremise de monsieur Henri-Paul Dionne que la commission et les participants à l'audience ont été informés des raisons de l'abandon du projet des rapides Manigance par Hydro-Québec.

[...] la réalisation du projet Manigance nécessiterait le déplacement de plusieurs résidences. On parle d'environ deux cents (200). [...] le coût de revient du projet a été augmenté et est supérieur d'environ trente pour cent (30 %) à ce qui était prévu lors de l'étude préliminaire, ce qui en fait un projet beaucoup moins attrayant, par rapport à d'autres projets qui pourraient satisfaire la demande. Et la troisième raison, c'est que la réalisation du projet aurait entraîné l'ennement d'une bande riveraine du Parc National de la Mauricie, ce qui impliquerait la réouverture d'une entente fédérale-provinciale et un amendement à la Loi sur les parcs nationaux.

(M. Henri-Paul Dionne, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 62)

Le Mouvement Vert Haut-Saint-Maurice est le seul organisme ayant émis une opinion à ce sujet à l'intérieur de son mémoire. Selon le Mouvement, il existe beaucoup de similitudes entre le projet d'Hydro-Québec et celui du MTQ.

[...] on pense qu'Hydro-Québec a tout simplement décidé de dire : « On abandonne le projet dans le but de calmer les environnementalistes. Après, quand la route sera faite, on ressortira le projet ». [...] de cette façon-là, ça donne un gros avantage à Hydro-Québec parce qu'ils n'ont pas à déboursier pour la route. [...] même s'il a été dit qu'ils reportaient le projet, il n'y a pas de date, il n'y a réellement aucune preuve comme quoi le projet ne se fera pas un jour.

(M. Guy Martel, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 12)

La commission admet que l'annonce simultanée des deux projets en 1990 ait pu conduire à une certaine équivoque. C'est d'ailleurs pourquoi elle a jugé qu'il était essentiel que les faits soient clarifiés au cours de l'audience publique. La commission juge cependant qu'il a été clairement démontré que la réalisation éventuelle du projet des rapides Manigance par Hydro-Québec nécessiterait un réaménagement important de la route 155, et ce, malgré la réalisation du projet du MTQ actuellement à l'étude.

[...] ils [Hydro-Québec] nous ont communiqué un niveau possible de la rivière, qui serait rehaussé jusqu'à une élévation d'environ cent vingt (120). [...] par rapport à une élévation moyenne de cent deux (102), aujourd'hui, de la rivière, plusieurs sections, plusieurs tronçons de notre route, tel qu'on vous le présente aujourd'hui, seraient inondés.

(M. Charles Morin, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 81)

La commission croit également que les raisons invoquées par Hydro-Québec sont suffisamment sérieuses pour justifier l'abandon sinon, à tout le moins, le report pour de nombreuses années, du projet des rapides Manigance. Par ailleurs, la réalisation éventuelle du projet des rapides Manigance nécessiterait tout de même une évaluation des impacts sur l'environnement même si la route 155 est réaménagée suivant le projet proposé par le MTQ.

La commission écarte donc la thèse qui suggère qu'il y ait des liens entre le projet du MTQ et celui d'Hydro-Québec, d'autant plus que tous les participants à l'audience ont reconnu le besoin de réaménager dès maintenant la route 155 pour des raisons de sécurité des usagers.

CHAPITRE 4

La justification du projet

Dans ce chapitre, la commission évalue si le projet présenté par le MTQ est justifié en fonction des impacts environnementaux et humains qu'il occasionne et ce, à la lumière des données factuelles ainsi que des arguments du promoteur et des citoyens.

Pour le MTQ, la justification du réaménagement des sections 110, 130, 140, 150 et 160 de la route 155 repose principalement sur deux facteurs : l'amélioration du confort routier et la sécurité. Ainsi, le MTQ invoque le caractère dangereux de la route actuelle, la présence d'un trafic lourd important, susceptible d'augmenter de façon significative advenant l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice, et finalement, l'intérêt qu'offre la route 155 pour le développement récréo-touristique de la région. Chacun de ces éléments sont interreliés et ont des répercussions les uns sur les autres. Ils sont examinés succinctement dans les sections qui suivent.

4.1 La sécurité

Le degré de sécurité d'une route s'évalue, entre autres, par le nombre d'accidents qui s'y produisent. Pour étayer son analyse, le MTQ présente, dans son étude d'impact, un relevé des accidents survenus de 1978 à 1982. La commission estime que ces données auraient eu avantage à être mises à jour pour l'examen public du dossier. Elle a donc dû recourir à une expertise externe pour analyser les données récentes.

Cette analyse, effectuée sur la base des statistiques fournies par la Société de l'assurance automobile du Québec pour la période s'étendant de janvier 1988 à octobre 1991, a permis de tirer certaines conclusions et d'effectuer une analyse comparative des données fournies dans l'étude d'impact. (Document déposé D1)

L'analyse des données récentes révèle une moyenne d'environ 60 accidents par année sur le tronçon de la route 155 compris entre Grandes-Piles et La Tuque, données comparables à celles présentées dans l'étude d'impact pour les années 1978 à 1982. Il appert également que 70 (30 %) des 234 accidents répertoriés entre janvier 1988 et octobre 1991, se sont produits à l'intérieur des sections pour lesquelles le réaménagement est prévu. En conséquence, 70 % des accidents se sont produits dans des sections non comprises dans le présent projet et dont certaines ont déjà été réaménagées.

Par ailleurs, il semble également que 30 à 34 % des accidents survenus de 1978 à 1982 ont impliqué des poids lourds. (M. Pierre Lord, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 40 et document déposé D1, p. 6)

L'analyse effectuée pour la commission révèle que neuf endroits sont particulièrement dangereux car on y compte 57 des 70 accidents. Parmi ces zones dangereuses, appelées aussi points noirs, huit sont localisées dans les sections 140, 150 et 160. Les points noirs sont situés dans des parties sinueuses, dans des sections droites où la possibilité de dépassement est restreinte et au niveau des agglomérations urbaines. (Document déposé D1, p. 34) Leur emplacement est illustré aux figures 4 à 10 (voir chap. 7, p.95 à 107).

4.2 La circulation

Selon les projections linéaires de la circulation pour les 20 prochaines années, le MTQ évalue à un taux de 1,8 % l'augmentation annuelle du trafic. Cette évaluation apparaît réaliste compte tenu des données de circulation recueillies au cours des 27 dernières années. (Document déposé D3, p. 7)

Outre les caractéristiques géométriques de la route actuelle, le MTQ énonce parmi les facteurs responsables de l'augmentation des accidents, l'accroissement important de la circulation commerciale, qui représente au moins 20 % de l'ensemble du trafic. (M. Pierre Lord, transcription de la

séance du 12 novembre 1991, p. 119) Un tel volume de trafic lourd est inhabituel car, de manière générale, sur nos routes les plus achalandées, les camions constituent de 10 à 14 % du trafic. (Document déposé D1, p. 36) Selon certains intervenants, ce volume pourrait même atteindre 30 % sur la route 155. (M. Gaston Hamel, transcription de la séance du 17 décembre 1991, p. 104) Donc, le volume exceptionnel de véhicules lourds pose d'importants problèmes de circulation dans l'état actuel de la route.

Or, l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice pourrait engendrer une augmentation importante de trafic lourd si le transport terrestre est privilégié. Ce nombre croissant de véhicules lourds causerait une usure prématurée des surfaces et une diminution du niveau de service (l'offre) de la route de l'ordre de 20 %. (Document déposé D1, p. 37) Un tel usage de la route risquerait même d'entraîner la désuétude de certaines sections dès leur réaménagement. (Document déposé D3, tableau 5, p. 42)

Pour la commission, il ne fait donc aucun doute que, même sans tenir compte des conséquences possibles de l'arrêt du flottage du bois, la route 155 n'est plus adaptée au volume et au type de trafic qui y circule.

4.3 La vocation récréo-touristique de la route 155

Le MTQ invoque également l'importance du caractère panoramique de la route 155 comme facteur de développement touristique, insistant sur le besoin manifeste d'améliorer le réseau routier de manière à mettre en valeur le potentiel touristique régional. (Étude d'impact sur l'environnement, p. 4)

De nombreux participants à l'audience publique ont souligné que la promotion du caractère récréo-touristique de la région est incompatible avec la circulation d'un trafic lourd important. Une telle constatation viendrait même, selon un des participants, discréditer l'objectif invoqué par le MTQ. (M. Robert Désaulniers, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 50)

Selon la commission, la forte proportion du trafic lourd pourrait effectivement freiner la promotion du caractère récréo-touristique de cette région. Sans remettre en cause la raison d'être du projet, la commission estime qu'un projet ne peut être justifié par deux objectifs dont l'atteinte de l'un pourrait compromettre celle de l'autre.

En somme, la commission est d'avis que la route 155 bénéficierait sûrement d'un réaménagement qui en améliorerait la sécurité, mais insiste néanmoins sur l'importance de préserver le panorama, élément essentiel de promotion touristique d'une région qui souhaite développer cette vocation.

4.4 L'opinion de la commission

À l'instar de la quasi-totalité des intervenants, la commission estime que le projet de réaménagement de la route est justifié dans les circonstances. Le projet du MTQ tend, d'une manière générale, à répondre aux problèmes ponctuels que présentent les tronçons à l'étude, en rendant conforme le profil de la route au modèle théorique de type B, lequel est retenu généralement pour les routes principales.

Ainsi, la commission reconnaît-elle que ce réaménagement global améliorerait la qualité de la route, et, conséquemment, la sécurité générale des usagers.

Bien que le projet du MTQ s'appuie sur la démonstration de problèmes urgents qu'il cherche à corriger, la commission considère néanmoins que le tracé pourrait être davantage optimisé, de manière à réduire les impacts environnementaux qu'il engendre. La commission est donc d'avis que des modifications peuvent être apportées au projet du MTQ tout en atteignant les mêmes objectifs, mais en atténuant ou en diminuant les contraintes environnementales et humaines. Des propositions à ce sujet sont présentées dans les prochains chapitres.

Enfin, sans remettre en cause l'utilité pratique du réaménagement de la route, la commission réitère ses craintes de voir l'un des facteurs de développement les plus importants de la région, le tourisme, compromis par l'utilisation sans cesse croissante de la route 155 à des fins de transport commercial.

CHAPITRE 5

La méthodologie d'évaluation des impacts

Comme tout projet réalisé en milieu naturel, le projet de route à l'étude implique des impacts à la fois environnementaux et sociaux. L'examen de ces impacts et l'évaluation de la manière dont le MTQ propose d'en tenir compte dans la mise en oeuvre du projet, constituent une partie importante du mandat de la commission. Pour la commission, il est évident que ces impacts ne pourraient être acceptés au nom du bien public, qu'une fois établi que toutes les mesures possibles et réalisables de protection ont été effectivement prises à l'égard du milieu naturel ou des autres composantes de l'environnement.

Dans ce chapitre, la commission passe en revue la méthode suivie par le MTQ pour identifier ces impacts et pour proposer des mesures afin d'en atténuer l'ampleur. S'appuyant sur l'étude d'impact déposée, de même que sur les informations recueillies lors de l'audience publique, la commission a évalué la démarche suivie pour ensuite formuler ses opinions. Ce chapitre aborde quatre aspects qui lui semblent particulièrement déterminants dans l'analyse des impacts effectuée par le promoteur. Il s'agit des notions d'atténuation et de compensation des impacts, du morcellement des travaux sur la route 155, des impacts cumulatifs et enfin, de la méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet.

5.1 Les notions d'atténuation et de compensation des impacts sur l'environnement

Dans l'analyse qui suit la commission entend, par le terme « mesure d'atténuation », toute démarche entreprise afin de **réduire** les effets négatifs du projet sur les composantes de l'environnement. Dans le cadre du projet à l'étude, le MTQ propose diverses mesures d'atténuation des impacts environnementaux.

Par l'expression « compensation des pertes écologiques », la commission fait par ailleurs référence à toute mesure destinée à **remplacer**, en tout ou en partie, les pertes écologiques estimées incontournables qu'entraînerait la réalisation du projet. Par exemple, la destruction d'un habitat important pour la faune pourrait être compensée par la création d'un autre habitat ou encore, des arbres pourraient être plantés afin de compenser la perte de superficies boisées.

La commission a constaté que, dans le cadre du projet de la route 155, le MTQ limite son intervention à l'atténuation des effets directs du projet sur l'environnement (réduction des empiétements, stabilisation des talus, etc.). Dans la pratique, pour le MTQ, la notion de compensation se rattache uniquement aux impacts liés à l'expropriation et se traduit principalement par un dédommagement financier pour les dommages encourus par les propriétaires dont les biens sont touchés.

[...] concernant la compensation par exemple d'un habitat, d'un impact sur un habitat, compensé par la création d'un autre habitat ou l'amélioration d'un autre habitat. Ce n'est pas dans la politique du ministère de compenser dans ce sens-là, on compense monétairement.

(M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 161)

Les mesures préconisées par le promoteur ne tiennent pas compte de la notion de compensation des pertes écologiques occasionnées par le projet. C'est dans cet esprit que l'étude d'impact ne propose aucune mesure afin de compenser sur une base régionale la perte de superficies boisées totalisant plus de dix hectares et considérées par le MTQ comme étant de grande valeur écologique.

Par ailleurs, le MENVIQ a informé la commission que la notion de compensation pour les impacts environnementaux d'un projet ne figure pas non plus dans ses exigences à l'égard des promoteurs :

[...] il n'y a pas de politique dans ce sens-là [compensation des pertes écologiques occasionnées par un projet] [...] à l'intérieur du ministère [MENVIQ] [...] non plus dans les directives et non plus dans le règlement sur les évaluations environnementales.

(M. Benoît Soucy, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 167)

La commission est d'avis que la notion d'atténuation des impacts devrait être élargie de façon à inclure le concept de compensation des pertes écologiques. Une telle intégration donnerait une plus grande cohérence aux engagements québécois à l'égard des principes du développement durable.

5.2 Le morcellement des travaux sur la route 155

Comme il a déjà été signalé au chapitre 2, le projet à l'étude constitue l'un des maillons d'une chaîne de projets ponctuels de réfection effectués sur la route 155 depuis plus d'une vingtaine d'années. Visant tous le même but, l'amélioration progressive de la sécurité et du confort des usagers de la route, chacun de ces projets comportait des impacts permanents ou temporaires, sur le milieu naturel en général, mais plus spécifiquement sur les berges de la rivière Saint-Maurice. Les mêmes types d'impacts découlent aussi du projet actuel, soit des pertes de végétation, des empiétements dans la rivière, la modification de son régime hydraulique, l'altération de son aspect naturel, et l'« artificialisation » d'une de ses rives. (Étude d'impact sur l'environnement, chap. 5)

Chacun des projets de réaménagement constitue pour le promoteur un projet distinct et limité. De plus, chaque section à l'intérieur de chacun de ces projets représente également selon lui un projet distinct.

Alors les six (6) projets qu'on vous présente aujourd'hui, parce que c'est six (6) projets distincts, mais qui sont les plus prioritaires pour le ministère des Transports, ce sont les sous-sections qu'on vous a mentionnées, de 110 à 160.

Et il y en a d'autres qui vont être à faire aussi, parce qu'ils sont moins prioritaires que ceux qu'on vous présente aujourd'hui, mais il y en a d'autres qui sont à améliorer, puis il y en a qui ont déjà été améliorés.

(M. Charles Morin, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 125)

Pour la commission, il s'agit là d'une forme de morcellement. Or, un tel morcellement pourrait bien répondre à des considérations légitimes, qu'elles soient d'ordre administratif, technique, ou budgétaire. Cependant, sous l'angle des considérations environnementales, la commission considère que ce morcellement entraîne des conséquences négatives importantes.

En effet, un morcellement dans la conception et la mise en oeuvre des travaux conduit inéluctablement à la fragmentation de la prise en considération des impacts environnementaux. Si chaque projet de réfection de la route est étudié d'une manière isolée, il est difficile, en pratique, d'évaluer les effets globaux des travaux passés et à venir sur le milieu naturel. À titre d'exemple, l'étude d'impact ne mentionne aucun des impacts environnementaux sur les berges de la rivière Saint-Maurice causés par les interventions passées sur le tronçon Grandes-Piles–La Tuque. En conséquence, aucun effort n'a été consacré par le promoteur à l'analyse des impacts passés, mais encore bien visibles, de manière à mieux établir les mesures d'atténuation qu'il propose dans le cadre du projet présentement à l'étude. Une telle fragmentation mérite donc une attention particulière dans la mesure où elle risque de conduire à l'adoption de mesures d'atténuation de moindre valeur que celles découlant d'un examen global et intégré de ces projets. C'est dans ce contexte que la commission a analysé les effets du morcellement dans le cadre du projet présenté par le MTQ.

5.3 Les impacts cumulatifs

Chaque intervention sur le milieu naturel comporte des impacts de deux ordres, dont l'envergure varie selon la nature du projet et les caractéristiques du milieu concerné. Le premier concerne les impacts ponctuels affectant d'une manière immédiate l'espace directement touché par le projet. La déstabilisation des rives ou les pertes de végétation occasionnées par les travaux sont des exemples de cette catégorie d'impacts. Ces impacts peuvent être temporaires, c'est-à-dire que leurs effets sont limités dans le temps

comme, par exemple, l'augmentation de la turbidité des eaux de la rivière causée par l'exécution des travaux. Ils peuvent aussi être permanents comme, par exemple, la destruction d'une zone fréquentée par une espèce vivante particulière.

Il existe également des impacts d'un autre ordre auxquels le MTQ n'a pas, selon la commission, accordé suffisamment d'importance. Il s'agit des impacts dits cumulatifs. Ces impacts peuvent être la conséquence de la réalisation du projet lui-même. À titre d'exemple, mentionnons les pertes de boisés et l'effet permanent de ces pertes sur le bruit provenant du trafic ou sur la qualité de l'air en général, ou encore la modification permanente du régime d'écoulement des eaux de la rivière causée par les empiétements et les effets de ces modifications sur l'érosion des rives.

D'autres impacts cumulatifs sont plutôt liés aux activités passées dont les conséquences environnementales pourraient être aggravées par le nouveau projet. L'augmentation progressive à travers le temps de l'« artificialisation » des rives ou les pertes graduelles au cours des années du couvert végétal sont des exemples qui illustrent bien ce type d'impacts.

Selon la commission, les impacts cumulatifs doivent occuper une place importante dans toute analyse d'impacts environnementaux. Cette analyse devrait en fait comprendre les éléments suivants :

- une analyse de la nature et de l'envergure des impacts cumulatifs des interventions passées dans la zone touchée par le projet ;
- une analyse des impacts ponctuels et cumulatifs du projet à l'étude ;
- une évaluation des interactions entre les impacts des interventions passées et ceux du projet à l'étude ainsi qu'une évaluation de l'effet conjugué de ces interactions sur le milieu.

Le MTQ n'a pas, à toute fin pratique, tenu compte de ces principes dans son analyse des impacts environnementaux du projet de réaménagement de la route 155. Lors des audiences publiques, en réponse à des questions posées par la commission sur le sujet, monsieur Guy D'Astous a affirmé que :

Les effets cumulatifs n'ont pas été, comme tels, évalués, puisqu'on a jugé que c'était surtout au niveau des impacts au niveau hydraulique, pour vérifier sur l'ensemble du projet quelles pourraient être les modifications de

comportement de la rivière, puisque c'est des modifications du comportement de la rivière qui pourraient être déterminantes. Alors on a évalué que les modifications seraient mineures.

(M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 146)

Non seulement les conséquences des interventions passées, notamment sur les berges de la rivière Saint-Maurice, n'ont pas été intégrées dans l'analyse des impacts environnementaux du projet, mais les effets cumulatifs possibles du projet lui-même n'ont pas été évalués.

Il n'est donc pas étonnant que des citoyens aient fait état de leurs préoccupations au sujet des murs de soutènement que le MTQ propose de construire afin de réduire les empiétements sur la rivière. À partir de ses observations suite à la construction de murs similaires dans la section 100, un citoyen a exprimé les doutes suivants :

C'est parce que j'aimerais savoir si [...] parce que dans le mur qu'il parle, il y en a deux qui ont été faits, je ne sais pas si c'est deux expériences, ce côté-ci des Piles. Il y en a un qui est parti deux fois, puis l'autre est encore là.

(M. Claude Gauthier, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 138)

Des réserves semblables ont été formulées par le représentant de la municipalité de Grandes-Piles en ce qui concerne l'« artificialisation » progressive des rives au cours des années et les interventions ponctuelles du MTQ. (M. André Gervais, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 24)

Chaque milieu naturel possède une capacité donnée qui lui permet de supporter certains impacts environnementaux sans conséquences négatives majeures. Ne pas dépasser les limites de cette capacité constitue la règle générale à suivre afin d'assurer la protection du milieu naturel. Malheureusement, les connaissances scientifiques actuelles ne permettent pas d'identifier précisément les limites de cette capacité propre à un milieu naturel donné. Or, c'est précisément de telles limites qui sont en jeu lorsqu'il s'agit d'évaluer les impacts cumulatifs des interventions sur un milieu naturel.

Malgré tout, la commission estime que le fait de ne pas disposer d'une méthode pour identifier ces limites, un motif souvent invoqué par les promoteurs, ne devrait pas excuser l'absence d'action. En effet, dans le domaine de l'environnement, l'expérience et les conséquences des pratiques passées permettent de déterminer la tendance à suivre. Par rapport aux pratiques du passé, il s'agit de prendre tous les moyens pour éliminer ou, à tout le moins, pour réduire progressivement les effets négatifs des interventions sur le milieu. La commission considère que cette pratique constitue une véritable approche préventive en matière de protection de l'environnement. Par exemple, c'est au nom de ce principe qu'il existe aujourd'hui un consensus autour de l'importance de limiter à la source la production des déchets dangereux, à défaut de savoir comment les éliminer une fois qu'ils sont produits.

À la lumière de ces considérations, la commission a revu le projet du MTQ en s'appuyant sur les principes suivants :

- que les impacts environnementaux, incluant les impacts cumulatifs (pertes de boisés, « artificialisation » des rives, modification du régime hydraulique et impacts négatifs sur la flore et la faune de la rivière et des milieux humides) soient éliminés ou minimisés ;
- que les impacts qui s'avèrent impossibles à éliminer fassent l'objet de mesures de compensation de manière à éviter une dégradation additionnelle de l'environnement.

Enfin, la commission tient à souligner le rôle prépondérant du MENVIQ dans la définition des moyens permettant d'appliquer ces principes et de les intégrer à l'intérieur des directives précisant la nature, la portée et l'étendue des études d'impact que doivent réaliser les promoteurs de projets.

5.4 La méthodologie d'évaluation des impacts environnementaux

Afin d'assurer une meilleure compréhension des commentaires et des opinions de la commission, cette section donne tout d'abord un aperçu de la méthode utilisée par le MTQ pour analyser les impacts environnementaux du projet. Le sens des principaux termes utilisés dans l'étude d'impact est

également expliqué. La commission commente ensuite les choix méthodologiques du promoteur.

5.4.1 L'approche du promoteur

La méthode suivie par le MTQ pour l'évaluation des impacts environnementaux comprend les étapes suivantes :

- l'identification des résistances, c'est-à-dire des composantes des milieux naturel et bâti qui subiront des effets négatifs résultant des changements proposés au tracé actuel de la route. Le nouveau tracé, dit tracé de référence, est choisi en vue de satisfaire à des critères géométriques ayant pour but de rehausser les niveaux de sécurité et de confort pour les usagers de la route ;
- la répartition de ces résistances en trois catégories : physique, biologique et humaine ;
- la hiérarchisation des ces résistances en leur attribuant les qualificatifs très fort, fort, moyen et faible. Ces qualificatifs sont tributaires de certaines valeurs sociales, qualité ou sensibilité, assignées selon une échelle variant entre très grande et peu importante. Ainsi, le milieu humide appelé Trou à la Barbotte et certains équipements communautaires tels église, école et cimetière, ont été classés comme des résistances très fortes, tandis qu'un boisé à un stade d'évolution terminal et des terres agricoles exploitées ont été considérés comme des résistances de niveau moyen ; (Étude d'impact sur l'environnement, tableau XXVII, p. 121)
- l'analyse du tracé de référence proposé en fonction de ces résistances et des valeurs qui leur sont attribuées, afin de déterminer si le tracé doit être changé ou modifié. Par l'intégration des changements admis, le tracé dit optimal est alors retenu pour le projet ;
- la hiérarchisation des impacts associés au tracé optimal en termes de degré de perturbation appréhendée dans le temps (durée temporaire, durée permanente) et dans l'espace (échelle locale, sous-régionale, régionale) ;
- l'examen des impacts appréhendés afin de déterminer si, pour chacun de ces impacts, des mesures d'atténuation pourraient être suggérées.

C'est ainsi que 39 résistances ont été identifiées. Vingt-neuf de ces résistances n'ont justifié, selon l'évaluation du MTQ, aucun changement du tracé de référence ; cinq ont été jugées suffisamment importantes pour justifier la modification du tracé ; finalement, les cinq dernières résistances ont constitué, aux yeux du MTQ, des contraintes majeures justifiant l'élaboration de plus d'une variante.

Les impacts ponctuels associés au tracé optimal retenu sont regroupés dans une vingtaine de catégories et associés aux milieux physique, biologique et humain. C'est en fonction de l'importance relative de chacun des impacts que le MTQ propose les mesures d'atténuation qu'il juge appropriées.

C'est à travers ce cheminement que 147 impacts ponctuels ont été identifiés par le promoteur. (Étude d'impact sur l'environnement, tableau XXXV, p. 179) Pour les fins de son analyse, la commission les a regroupés en quatre grandes catégories :

- 1- 49, soit 33 % de ces impacts, ont trait à des problèmes d'érosion et de turbidité occasionnés par les remblais et les déblais. L'enrochement et la mise en végétation sont les mesures préconisées afin d'atténuer ces impacts ;
- 2- 45 autres impacts ponctuels (31 %) ne font l'objet d'aucune mesure d'atténuation. Ils concernent la construction des murs de soutènement, le dégagement de l'emprise de la route nécessitant la coupe d'arbres, les remblais sur des berges naturelles, la modification du milieu riverain et certains changements des conditions d'écoulement des eaux, notamment lors des travaux nécessaires à la traverse de cours d'eau. La commission a également inclu dans cette catégorie d'impacts ceux occasionnés par les travaux sur des sites à potentiel archéologique, pour lesquels le MTQ préconise comme mesure d'atténuation le signalement rapide de toute découverte susceptible d'être d'intérêt historique ;
- 3- 40, soit 27 % des impacts, concernent des cas d'expropriation ou de rapprochement. Pour ces impacts, le MTQ prévoit indemniser les propriétaires touchés par le projet ;
- 4- seulement 13, soit 9 % des impacts, font l'objet de mesures préventives pour contrer les effets néfastes du projet. Il s'agit des impacts liés à la construction de murs de soutènement en rives nécessitant l'utilisation de

batardeaux, pour lesquels il est prévu de travailler exclusivement lors de la période des basses eaux estivales. Cette catégorie comprend également les impacts liés aux travaux de réaménagement de ponceaux, qui seront effectués à l'extérieur de la période de reproduction des espèces de poissons présentes.

Enfin, l'ensemble des mesures d'atténuation proposées appartient à l'une des catégories suivantes :

- enrochement et renaturalisation des remblais ;
- reboisement des surfaces dénudées ;
- suspension des travaux à certains endroits pendant le printemps (période de reproduction des poissons) ;
- installation de ponceaux qui ne modifient pas le régime d'écoulement des eaux dans la rivière ou dans ses tributaires ;
- limitation des travaux à la période des basses eaux d'été ;
- dégagement des corniches qui pourraient se former suite à des travaux de dynamitage dans le roc ;
- aménagement en escalier de remblais à certains endroits.

5.4.2 Commentaires sur l'approche méthodologique suivie

Pour la commission, la qualité et la pertinence de l'approche utilisée en matière d'examen des impacts environnementaux d'un projet repose sur la qualité et la pertinence des trois éléments suivants : la méthode d'analyse employée, les données ou les prémisses des jugements à la base de l'analyse et enfin, la cohérence se reflétant dans les conclusions issues de cette analyse.

Dans le cadre du projet à l'étude, la commission estime que la méthode employée par le MTQ est, dans son ensemble, conforme aux pratiques reconnues dans le domaine. Elle présente toutefois une lacune majeure sur le plan de l'application, puisqu'elle comporte encore une fois une forme de morcellement et de fragmentation. En effet, dans l'étude d'impact, le MTQ a choisi de traiter séparément les impacts visuels, en les dissociant des autres impacts. Les impacts visuels ont été soumis à une grille de pondération séparée, et ce, malgré le fait que certains d'entre eux soient intimement reliés à des impacts biologiques, physiques ou humains. Par exemple, la construction des murs de soutènement entraîne des impacts à la fois sur le milieu visuel et sur le milieu biophysique. Or, selon la commission, cette

fragmentation a un effet majeur sur l'acceptabilité de ces impacts et sur la nature des mesures d'atténuation préconisées.

Ainsi, après avoir soumis les impacts biologiques des murs de soutènement à la grille d'analyse, le promoteur conclut que ces impacts sont forts, mais il ne propose aucune mesure d'atténuation. La même démarche est ensuite reprise sous l'angle des impacts visuels des murs de soutènement, pour en arriver dans tous les cas à la conclusion que ces impacts sont jugés forts et le demeurent, malgré l'application de mesures d'atténuation.

Or, aux yeux de la commission, il est bien évident que l'évaluation des impacts découlant de la présence des murs de soutènement aurait pu être fort différente, si la méthode d'analyse avait permis de prendre en compte simultanément toutes les catégories d'impacts. La commission croit que, sous un éclairage plus global, il aurait pu être démontré que les effets négatifs des murs de soutènement justifient l'adoption de mesures d'atténuation plus poussées ou suggèrent même l'abandon de leur construction et la considération de modifications au tracé projeté. Elle considère donc qu'il est essentiel que tous les impacts qui découlent d'un même facteur soient évalués d'une manière intégrée et ce, indépendamment des différences qui existent entre les formes que pourraient prendre ces impacts.

Par ailleurs, la commission ne met pas en doute la qualité des données et des prémisses à la base des jugements de valeurs exercés par le MTQ. Elle s'interroge cependant sur la cohérence des conclusions de l'analyse effectuée. En effet, la méthode d'analyse est assez fine et rigoureuse pour permettre l'établissement d'une gradation des impacts selon une échelle d'importance définie comme fort, moyen, et faible. Pourtant, sur le plan des conclusions, une telle finesse de gradation ne se traduit pas dans la réalité, car le promoteur ne préconise des mesures d'atténuation que presque exclusivement pour les impacts qualifiés de forts. En d'autres termes, le niveau de raffinement nécessaire et justifié sur le plan de l'analyse perd son utilité, dans la mise en pratique. La commission constate que les conclusions de l'étude d'impact seraient les mêmes si une grille d'analyse plus grossière, n'admettant, par exemple, que deux niveaux de gradation des impacts, tels important et négligeable, avait été utilisée.

De plus, la commission est d'avis que deux principes de cohérence devraient guider la démarche suivie en matière d'évaluation des impacts environnementaux. Le premier, d'ordre méthodologique, stipule que les mesures

d'atténuation proposées doivent découler d'une manière logique des analyses établies. C'est ainsi qu'une analyse, tout aussi raffinée et rigoureuse qu'elle soit, qui ne peut conduire à des mesures d'atténuation réalisables, risque toujours de se réduire à un formalisme, intéressant en soi, mais sans utilité au point de vue de l'environnement.

Le deuxième principe, d'ordre général, a déjà été exprimé dans un autre contexte, au début de ce chapitre, et concerne la manière dont les promoteurs, qu'ils relèvent du secteur public ou du secteur privé, appliquent dans la pratique l'esprit et la lettre des grands engagements pris par le Québec en matière de développement durable. En termes pratiques, ces engagements reflètent la volonté de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer une protection maximale du milieu naturel et le conserver dans un état proche de sa polyvalence d'origine. Cela signifie également que dans l'incapacité d'assurer une telle protection, les raisons motivant cette incapacité devraient être exprimées d'une manière convaincante aux yeux des citoyens.

Ainsi, le Québec s'est doté d'une politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, ce qui signifie que toutes les mesures possibles doivent être prises afin d'assurer la protection de ces composantes du milieu naturel. Il incombe dès lors aux promoteurs tel le MTQ d'expliquer en quoi des perturbations sur près de 5,8 kilomètres de rives sont justifiées. Pour la commission, la question est incontournable d'autant plus que le représentant du MENVIQ déclarait au cours de l'audience publique :

Si on appliquait à la lettre la politique sur la protection des berges et du littoral, c'est évident que ce projet-là n'aurait pas lieu. [...] On ne devrait pas faire ni creusage, ni remblayage sur les berges. C'est évident qu'il n'aurait pas lieu.

(M. Benoît Soucy, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 151)

Pour la commission, le même principe devrait s'appliquer également en ce qui concerne d'autres impacts identifiés du projet, soit la perte jugée admissible des boisés à grande valeur écologique, ou les interventions estimées tolérables sur des milieux humides.

En conclusion, les remarques et commentaires énumérés au présent chapitre servent de base à l'élaboration des propositions de la commission en regard du projet de réaménagement de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque. Ces propositions font l'objet des deux prochains chapitres.

CHAPITRE 6

L'analyse des impacts

Au cours de son analyse, la commission a examiné les répercussions du projet sur l'environnement. Celles-ci ont été divisées en trois thèmes principaux qui concernent les impacts sur le milieu naturel, les répercussions sur le milieu bâti ainsi que les effets du projet sur la valeur d'usage de la vallée de la rivière Saint-Maurice.

6.1 Les impacts sur le milieu naturel

En ce qui concerne le milieu naturel, la commission a évalué plus particulièrement les effets du projet sur l'écoulement des eaux de la rivière Saint-Maurice ainsi que sur les rives et les milieux humides qui bordent ce cours d'eau. La commission s'est aussi penchée sur les répercussions appréhendées sur la qualité des eaux de la rivière Saint-Maurice et sur les boisés et les plantations qui seront affectés par le projet.

6.1.1 L'écoulement des eaux de la rivière Saint-Maurice

La rivière Saint-Maurice, dans la section concernée par le projet de réaménagement de la route 155, s'écoule dans une vallée relativement encaissée. Ceci est particulièrement vrai au niveau de la section 130, comprenant les rapides Manigance et le secteur en aval, et dans la section 140 qui longe des secteurs où la rivière est particulièrement étroite. Ces deux

sections sont considérées par le MTQ comme des zones favorables à la formation d'embâcles. Cet élément a été particulièrement déterminant au niveau des choix techniques effectués par le Ministère pour ces sections, comme en font foi les propos du représentant du MTQ lors de la première partie de l'audience.

[...] même un empiètement minimum dans la rivière pourrait causer, aggraver des problèmes d'embâcle ou causer des problèmes importants au niveau hydraulique. Alors on a considéré ça comme une zone de contrainte, où des attentions très particulières devraient être appliquées.
(M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 53)

Pour le promoteur, ces préoccupations ont motivé son choix d'éviter la plupart des empiètements sur les rives prévus à l'origine du projet pour les remplacer par des murs de soutènement. Le MTQ considère ce choix comme étant, en quelque sorte, une mesure d'atténuation des impacts du projet.

Lorsqu'on sait comment sont les implications économiques des murs, il y a eu de grands efforts de faits pour minimiser l'empiètement dans la rivière.
(M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 144)

Il en résulte malgré tout que la réalisation du projet de réaménagement de la route 155, tel que proposé par le MTQ, implique des travaux de remblayage dans la rivière Saint-Maurice sur une longueur de 564 mètres. Quatre empiètements sont prévus dont les caractéristiques sont décrites au tableau 3.

Tableau 3
Caractéristiques des empiétements prévus
sur les rives de la rivière Saint-Maurice

Section	Chaînage ¹ (kilomètre + mètre)	Longueur (mètre)	Largeur (mètre)	Pourcentage ² d'empiétement
110	0+306 à 0+620	314	3 à 24	3 %
130	6+200 à 6+300	100	6	3 %
140	—	—	—	—
150	-0+300 à -0+400	100	6	3 %
150	0+200 à 0+250	50	4	1,5 %
160	—	—	—	—
TOTAL		564		

Source : Étude d'impact sur l'environnement, rapport complémentaire, p. 3.

1. Le chaînage représente un emplacement précis par rapport au début de chaque section ; le premier chiffre représente le kilométrage et le deuxième le nombre de mètres supplémentaires. Le chaînage est illustré sur le tracé projeté, aux figures 4 à 10.
2. Ce pourcentage représente la valeur du rétrécissement de la largeur de la rivière à l'endroit de l'empiétement prévu. Cette valeur est obtenue par le rapport entre la largeur de l'empiétement et la largeur de la rivière au site de l'empiétement.

Selon le promoteur, ces empiétements ne devraient pas influencer de manière significative l'écoulement des eaux de la rivière.

Les seuls endroits où il peut en subsister [des empiétements] [...] n'ont aucune implication sur la section d'écoulement de la rivière, parce qu'ils se situent comme dans des petites baies, en retrait.

(M. Charles Morin, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 158)

Il est prévu qu'il y aurait tout au plus une augmentation locale de la vitesse d'écoulement qui ne devrait pas modifier significativement la capacité érosive de la rivière.

La commission n'a pas mis en doute cette analyse. Elle a toutefois retenu l'intervention du maire de la municipalité de Boucher qui, au cours de la

première partie de l'audience, a souhaité connaître les résultats d'une étude hydraulique réalisée par le MTQ à la demande des intervenants municipaux. Ces derniers désiraient que soient examinées les causes des problèmes d'embâcles se produisant régulièrement dans le secteur en aval des rapides Manigance, afin que des corrections y soient apportées. L'étude hydraulique (Document déposé B26) attribue les causes des inondations passées à la présence du point critique que constitue le cap rocheux situé dans la section 130 au chaînage 2+700. Elle souligne également que lors des travaux de construction de la route 155, il y a une quarantaine d'années, les empiétements réalisés à cet endroit ont causé une diminution d'environ 3,3 % de la largeur de la rivière.

[...] au point de vue du régime des glaces, il s'agit d'un empiétement non négligeable et qui, en fonction de la morphologie locale, serait jugé inacceptable aujourd'hui. Comme les conditions de glace antérieures à la construction de la route sont peu documentées, on ne peut cerner avec précision l'impact qu'a eu l'empiétement en question sur le régime local des glaces.

(Document déposé B26, p. 6)

La commission est sensible à la demande de la municipalité de Boucher de corriger les problèmes d'inondation dans ce secteur. Comme l'étude hydraulique ne propose pas de solution à cet effet,

la commission est d'avis que cette problématique doit être prise en compte, que des solutions doivent être proposées par le promoteur et que des conditions à ce sujet soient inscrites au décret du gouvernement autorisant la réalisation du projet. Si des corrections ne peuvent être apportées à la route elle-même, comme par exemple un rehaussement du niveau de la chaussée, la commission est d'avis que d'autres mesures doivent être envisagées pour améliorer l'écoulement des eaux. L'enlèvement des billots qui encombrant le fond de la rivière a été mentionné au cours de l'audience comme une des mesures souhaitables.

Il y a quand même des choses qui pourraient être faites, qui pourraient être des choses compensatoires. Comme le nettoyage [du fond de la rivière] , ça aurait pu être étudié.
(M. Benoît Soucy, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 165)

6.1.2 Les rives et les milieux humides

Les rives jouent un rôle important à l'intérieur d'un écosystème comme celui de la rivière Saint-Maurice. En effet, les végétaux qui couvrent les rives d'un cours d'eau contribuent à la protection de la qualité de l'eau et à la conservation des sols. Ils protègent les berges en stabilisant le sol avec leurs racines et en agissant comme bouclier contre l'action érosive des glaces, des courants, des vagues ou encore des eaux de ruissellement. Les milieux humides constituent quant à eux des zones de transition entre le milieu terrestre et le milieu proprement aquatique. Les marais, les marécages et les plaines inondables font partie de ce que l'on appelle des milieux humides.

Les rives, tout comme d'ailleurs les milieux humides, sont considérés comme les milieux les plus productifs des cours d'eau parce qu'ils abritent une grande variété d'espèces animales et végétales dont la survie dépend.

Pour ces raisons, la commission a accordé une attention particulière à l'analyse des impacts des travaux proposés par le MTQ sur les rives et les milieux humides de la rivière Saint-Maurice. Les travaux prévus de même que les impacts appréhendés ont été décrits au chapitre 5 de l'étude d'impact préparée par le promoteur. En résumé, les travaux entraîneraient la perturbation de près de 5,8 kilomètres de rives par le remblayage ou la construction de murs de soutènement et occasionneraient des empiétements sur une superficie de 0,7 hectare dans des milieux humides.

Les caractéristiques des empiétements prévus sur les rives de la rivière Saint-Maurice ont été décrites au tableau 3. Les quatre empiétements totalisent 564 mètres de rives. Le MTQ a également prévu la construction de neuf murs de soutènement en rives totalisant près de 5,2 kilomètres. Les caractéristiques et l'emplacement de ces murs sont décrits au tableau 4.

Tableau 4
Caractéristiques des murs de soutènement prévus en rives

Section	Nombre de murs	Chaînage	Longueur (mètre)	Hauteur (mètre)
110	1	5+450 à 5+580	130	8
130	3	1+850 à 2+600	750	8
		2+800 à 4+300	1500	5
		6+520 à 6+620	100	5
140	5	0+175 à 1+070	895	5
		1+310 à 1+360	50	9
		1+440 à 1+640	200	9
		3+660 à 4+120	460	?
		6+050 à 7+148	1098	8,5
150	—	—	—	—
160	—	—	—	—
TOTAL	9		5183	

Source : Étude d'impact sur l'environnement, tableau XXIX, p. 134 et présentation de M. Charles Morin, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 45.

L'étude d'impact précise que les berges où seraient réalisées ces travaux de remblayage et de construction de murs en rives se répartissent en deux catégories : soit environ 1 500 mètres de berges naturelles (Photo 3) et près de 4 200 mètres de berges déjà « artificialisées » (Photo 4). (Étude d'impact sur l'environnement, tableau XXXVI, p. 198)

La commission tient ici à souligner la difficulté de comprendre des informations parfois contradictoires, notamment sur les parties de rives affectées, fournies lors des séances publiques ainsi que celles retrouvées dans les diverses sections de l'étude d'impact préparée par le promoteur. Ceci tient selon elle à la complexité de la méthode utilisée pour l'analyse des impacts qui ne facilite certes pas la compréhension de l'information pour le simple lecteur. Quoiqu'il en soit, la commission n'a pas jugé bon d'éclaircir tous les points particuliers, mais elle a plutôt cherché à évaluer les répercussions globales des impacts appréhendés.

Photo 3
Une rive ayant conservé son aspect naturel.

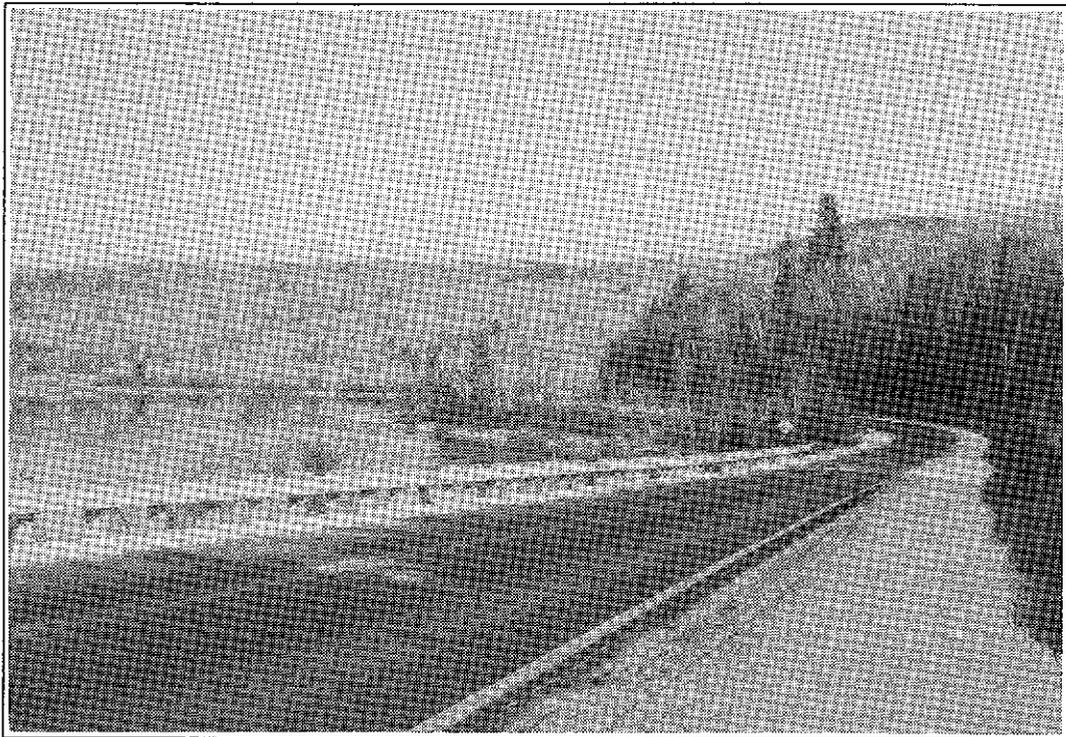
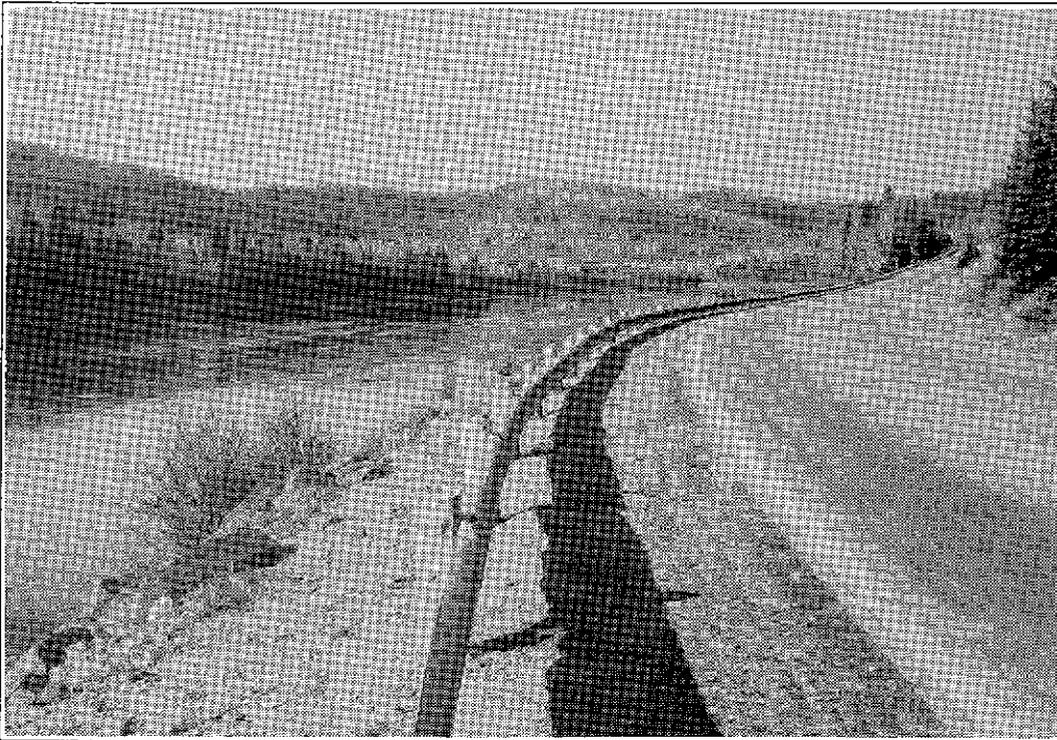


Photo 4

Un exemple de rive « artificialisée ».



Pour le MTQ,

Cette longueur représente treize pour cent (13 %) de la longueur totale des rives dans les sections à l'étude. Neuf pour cent (9 %) de cette longueur totale est cependant déjà artificialisé. Le projet à l'étude implique donc un supplément d'empiètement sur des berges naturelles de l'ordre de quatre pour cent (4 %) par rapport à la situation actuelle. Ce pourcentage concède à l'impact une intensité plutôt faible.

(Étude d'impact sur l'environnement, p. 208)

En ce qui concerne les empiètements dans les milieux humides, l'empiètement le plus important s'effectue dans la section 110, à la hauteur du Trou à la Barbotte, sur une superficie de 0,5 hectare. Une superficie supplémentaire de 0,2 hectare serait modifiée par un empiètement dans la

section 130, à la hauteur d'un tributaire de la rivière Saint-Maurice. Pour le MTQ,

Cette perte [de 0,5 hectare au Trou à la Barbotte] ne représente cependant que deux pour cent (2 %) de la superficie totale de cette grande zone marécageuse. L'intensité de l'impact sur les zones marécageuses est donc considérée comme faible.

(Étude d'impact sur l'environnement, p. 209)

Cette façon de voir les choses était partagée par monsieur Guy D'Astous qui, au cours de l'audience publique, en réponse à une question de la commission, affirmait qu'à l'exclusion des empiétements dans les zones humides :

[...] l'empiétement réel dans la rivière est de l'ordre de six cents (600) mètres. Alors c'est mineur.

(M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 145)

Comme elle l'a déjà souligné au chapitre précédent, la commission ne souscrit pas à cette opinion. Elle prend plutôt comme référence l'ensemble des impacts successifs qu'a subi ce tronçon de la route 155 au cours des années passées. En effet, outre les modifications des rives survenues lors de la construction de la route, les informations transmises par le promoteur démontrent que des réaménagements majeurs ont été réalisés au cours des années sur plus de 37 kilomètres. (Tableau 1) Ces travaux ont nécessité des interventions en rives qu'il est difficile de chiffrer avec précision. Il est cependant connu que dans la section 180, les rives ont été perturbées sur près du tiers de son parcours, ce qui représente l'« artificialisation » d'environ 2,8 kilomètres de rives. (Étude d'impact sur l'environnement, section 180, 1984, et document déposé A10) Dans l'étude d'impact réalisée par le MTQ pour les travaux de réaménagement de la section 180, il est mentionné que :

[...] pour l'ensemble du tronçon Grandes-Piles–La Tuque, la longueur actuelle des remblais routiers empiétant dans la rivière Saint-Maurice représente environ dix-neuf pour cent (19 %) de la rive est [...] L'aménagement des nouveaux remblais dans la section 180 portera par rapport à la situation actuelle [...] à vingt-deux pour cent (22 %) [...] la

*longueur des remblais riverains de la rivière Saint-Maurice
pour l'ensemble du tronçon Grandes-Piles–La Tuque.*

(Document déposé B24, p. 77)

Après le dépôt de cette étude d'impact, le MTQ obtenait deux autorisations, en vertu de la procédure d'urgence prévue dans la Loi sur la qualité de l'environnement, pour la réalisation de travaux nécessitant des remblayages de 920 et de 600 mètres dans la rivière Saint-Maurice, ce qui ajoute un autre 1,5 kilomètre au bilan des perturbations des rives dans ce tronçon.

Ces faits démontrent très bien l'importance qui doit être accordée aux effets du cumul des impacts sur un cours d'eau comme la rivière Saint-Maurice. En conséquence, la commission est d'avis que l'analyse du promoteur, telle que formulée et restreinte aux sections touchées par le projet sans tenir compte des impacts cumulatifs sur le tronçon Grandes-Piles–La Tuque, conduit à une sous-évaluation des impacts du projet sur l'environnement.

Pour la commission, la problématique est tout à fait semblable en ce qui à trait aux empiétements sur les milieux humides. Les travaux de la commission l'ont conduite à constater que le milieu humide de 19,5 hectares de superficie appelé le Trou à la Barbotte, constitue le seul milieu humide de superficie relativement importante dans tout le tronçon de rivière compris entre Grandes-Piles et La Tuque. Cette caractéristique lui confère une certaine unicité et une valeur particulièrement importante au niveau écologique. Dans cette perspective, l'impact de la perte de 2 % de sa superficie prend une dimension bien différente.

Ces observations amènent la commission à proposer que les interventions en rives ou à l'intérieur des milieux humides soient réduites le plus possible.

Le lecteur pourra trouver au chapitre 7 les propositions spécifiques de la commission à ce sujet.

La commission est également d'avis que les interventions qui ne pourraient être évitées devront être compensées par la renaturalisation, sur une longueur de rives au moins équivalente, de secteurs déjà « artificialisés » lors des précédents travaux de réaménagement de la route entre

Grandes-Piles et La Tuque. Elle croit que cette condition doit être inscrite au décret autorisant les travaux.

De cette manière, la situation globale du tronçon ne subira pas de recul en ce qui concerne l'« artificialisation » de ses rives.

Au cours de séances publiques organisées par la commission, certains participants ont formulé des commentaires au sujet de l'importance de la protection des rives. C'est ainsi que la commission a cherché à comprendre les implications, sur le projet de réaménagement de la route, de l'existence de la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables adoptée par le gouvernement du Québec en décembre 1987. Ce sujet, déjà abordé au chapitre 5, a des répercussions sur les suggestions que désire formuler la commission sur le projet à l'étude.

La commission a retenu l'opinion des intervenants municipaux qui sont venus lui exprimer leur étonnement à ce sujet.

Tous les résidents de mon village ont à subir un plan d'urbanisme qui doit protéger les rives, parce qu'on est dans un contexte touristique important et on demande à ces gens-là de protéger ces bandes riveraines là pour l'aspect esthétique et naturel du milieu. Je pense que le ministère des Transports ne devrait pas être exclu de ces interventions.

(M. André Gervais, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 143)

La politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables est intégrée au schéma d'aménagement de la MRC de Mékinac, laquelle est concernée par le projet. Toutefois, le schéma prévoit que :

[...] pour les projets à des fins publiques, [...] le promoteur doit obtenir une autorisation, un certificat d'autorisation de la part du ministère de l'Environnement. Il est dit là-dedans que si elle obtient le certificat d'autorisation, bien, l'intervention n'a pas à se soumettre aux règles qui sont

stipulées dans le document complémentaire [au schéma d'aménagement].

(M. Jean Marier, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 15)

Par ailleurs, le représentant du MENVIQ a affirmé au cours de la première partie de l'audience publique :

[...] qu'une fois qu'on [le MENVIQ] a reçu la lettre de la municipalité ou de la MRC confirmant son aval au projet, on ne va pas vérifier si le projet est conforme à la réglementation en vigueur, au règlement municipal ou au schéma d'aménagement, on se fie à la bonne foi du signataire.

(M. Benoît Soucy, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 14)

La commission ne peut donc que constater que le partage des responsabilités dans le domaine de la protection des rives semble plutôt confus. Elle est d'avis qu'il relève du MENVIQ de s'assurer que le décret gouvernemental autorisant les travaux assure le respect des objectifs poursuivis par la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Dans ce contexte et compte tenu des interventions passées sur la route 155 et des préoccupations des participants à l'audience à ce sujet,

la commission suggère que le ministère des Transports participe, sous la coordination du MENVIQ et en collaboration avec les autorités municipales ou les regroupements de citoyens concernés, à un programme de renaturalisation des berges dans le tronçon Grandes-Piles–La Tuque.

6.1.3 La qualité des eaux

Tel que souligné dans l'étude d'impact, les travaux en rive pour la mise en place des murs de soutènement et des remblais occasionneraient une hausse temporaire de la turbidité des eaux de la rivière Saint-Maurice. (Étude d'impact sur l'environnement, p. 203) Compte tenu de sa proposition de

limiter les interventions en rives, la commission estime que ces impacts seront significativement réduits.

Bien que la commission soit en général en accord avec l'évaluation du promoteur quant aux effets résiduels du projet sur la qualité de l'eau de la rivière Saint-Maurice et les mesures d'atténuation proposées,

elle est d'avis que ce dernier doit préciser les mesures qu'il entend prendre afin de réduire les problèmes d'érosion associés à la phase de construction du projet. Une fois connues et acceptées par le MENVIQ, ces mesures devraient être inscrites au décret autorisant les travaux. La commission est aussi d'avis que des mesures particulières doivent être mises en place pour réduire les risques de contamination du milieu par la présence des huiles et carburants utilisés par les machineries lors de la construction.

6.1.4 Les boisés et les plantations

Le bilan des impacts relevés dans l'étude préparée par le MTQ porte à 8,2 hectares les pertes de boisés classés comme étant de valeur écologique supérieure et à 1,9 hectare la superficie perdue des plantations, advenant la réalisation du projet. Le promoteur n'envisage aucune mesure d'atténuation des impacts puisqu'aucun de ces derniers n'a, selon lui, une importance forte.

La commission conçoit que, pris individuellement, chacun de ces impacts n'a pas une répercussion considérable sur l'environnement. Toutefois, tel qu'exprimé au chapitre 5, elle estime que les impacts cumulatifs des interventions passées et prévues dans le cadre du présent projet obligent à la mise en place de mesures de compensation appropriées.

C'est dans ce contexte que la commission propose qu'une superficie au moins équivalente au total des superficies boisées perdues fasse l'objet de travaux de reboisement.

La commission propose également que la superficie totale devant être déboisée à cause des travaux soit réduite le

plus possible par la mise en place d'une surveillance étroite des travaux de chantier.

À l'instar des experts qu'elle a consulté (Document déposé D3, p. 33), la commission est d'avis qu'il est possible d'éviter de déboiser systématiquement toute la largeur de l'emprise au moment de la réalisation des travaux.

6.2 Les impacts sur le milieu bâti

Comme en témoignent les différentes interventions dont il est fait mention au chapitre 3 du rapport, plusieurs participants ont exprimé leurs préoccupations relativement aux impacts du projet sur le milieu bâti. C'est pourquoi, dans le cadre de son analyse, la commission a porté une attention aux impacts humains attribuables aux atteintes à la propriété. Ainsi, selon l'évaluation du MTQ, 27 résidences permanentes et secondaires ainsi qu'un commerce seront déplacés en raison des travaux de réfection alors que six autres résidences seront fortement rapprochées. (M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 57)

Compte tenu de l'importance des impacts sur le milieu bâti dans le cadre de ce projet, la commission a estimé nécessaire d'aborder la question de l'expropriation et de l'indemnisation des propriétaires affectés par un projet émanant d'une autorité gouvernementale. À cet égard, elle a jugé utile d'inviter le juge Léon Nichols, président de la Chambre de l'expropriation, à participer à la première partie de l'audience pour expliquer le rôle de cet organisme et la responsabilité des parties en matière d'expropriation. Le lecteur peut également consulter l'annexe 5 qui présente un résumé sommaire de la procédure d'expropriation.

Pour une meilleure compréhension, il y a lieu de préciser la portée des termes utilisés par le MTQ et de distinguer l'assiette et l'emprise de la route. **L'assiette** est constituée de la superficie nécessaire à la construction de la route. Elle comprend les voies pavées, les accotements ainsi que les talus de part et d'autre de la route. **L'emprise** est la superficie de terrain affectée à la route ou en prévision de celle-ci, ainsi qu'à ses dépendances. (Document déposé D3, p. 80) Elle comprend aussi, en plus des éléments structuraux composant l'assiette, une bande de terrain appelée la berge. De façon générale pour le projet à l'étude, l'assiette a une largeur d'environ 20 mètres.

L'emprise comporte une largeur supplémentaire de quelque dix mètres de part et d'autre de l'assiette, pour une largeur totale d'environ 40 mètres.

6.2.1 La procédure d'expropriation et le rôle de l'audience publique

Il importe tout d'abord de rappeler qu'un propriétaire et une autorité gouvernementale, telle le MTQ, peuvent s'entendre au préalable sur les conditions et les considérations relatives au transfert d'une partie ou de la totalité de leur propriété. Advenant mésentente, des procédures d'expropriation seront entamées et la Chambre de l'expropriation sera alors appelée à se prononcer.

Ainsi, la juridiction de la Chambre de l'expropriation se limite à l'évaluation du préjudice causé par l'expropriation et à la fixation de l'indemnité dans les cas où les parties (l'exproprié et l'expropriant) ne peuvent s'entendre. Le rôle de la Chambre vise donc à établir le montant juste et équitable auquel l'exproprié a droit.

En ce qui a trait à la contestation du droit d'expropriation, seule la Cour supérieure a juridiction. Les motifs pour contester le droit d'exproprier dans un cas donné sont relativement restreints. Lorsque l'expropriation est entreprise par une autorité publique qui possède ce pouvoir et l'utilise pour les fins prévues par la loi, seul un vice de procédure ou une irrégularité dans le déroulement de celle-ci peuvent être des motifs valables de contestation.

Le pouvoir d'expropriation est accordé aux ministères, aux municipalités, aux commissions scolaires ainsi qu'à certaines sociétés publiques ou privées oeuvrant dans le domaine public [...] Un seul principe doit guider toute expropriation : l'intérêt public. [...] On entend par intérêt public un projet effectué par un organisme public dans le but de servir l'intérêt de la population : faire une route, agrandir une école, construire un hôpital, etc.

(Document déposé B10, p. 30)

Il apparaît donc que nul ne peut s'opposer à la décision de procéder à une expropriation partielle ou totale sous prétexte qu'elle est inopportune dans les faits. Ainsi, le citoyen qui pourrait démontrer que l'expropriation de sa terre aurait pu être évitée en passant une route ailleurs, au même coût, et avec la

même efficacité structurelle, ne saurait avoir gain de cause devant la Cour supérieure. Dans la mesure où l'autorité publique agit conformément à l'intérêt public, l'exproprié n'est pas en mesure de contester l'acte à propos de la décision de porter atteinte à son droit de propriété.

C'est précisément en raison de l'absence de moyens d'ordre juridique permettant de s'opposer à l'expropriation qu'une intervention dans le cadre d'une audience publique du BAPE pourrait devenir déterminante. Une commission du BAPE, par son analyse et ses constatations pourrait tendre à infléchir une décision qui apparaîtrait injustifiée ou dont les conséquences environnementales et sociales pourraient être évitées par l'application de mesures d'atténuation ou un réaménagement du projet.

La consultation publique, tenue dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, permet aux parties éventuellement impliquées dans une procédure d'expropriation, de comprendre leurs réalités et contraintes respectives, et de trouver, le cas échéant, des ententes ou modifications satisfaisantes au projet et ce, dans un cadre déjudiciarisé.

La commission demeure consciente de l'importance pour les autorités gouvernementales de bénéficier d'un pouvoir d'expropriation lorsque l'intérêt public le justifie. Néanmoins, il est fort justifié également de tenter de minimiser l'impact d'une décision sur des droits individuels, tout en assurant la réalisation de projet d'intérêt public.

Enfin, advenant expropriation, il sera certes utile de faire valoir devant la Chambre de l'expropriation, l'intérêt manifesté par l'exproprié dans le cadre de l'audience publique. Les conclusions de la commission du BAPE pourraient même permettre à ce dernier d'étayer ses prétentions en faisant connaître à la Chambre de l'expropriation, par exemple, la valeur d'une atteinte à un patrimoine écologique donné ou l'importance de certains impacts.

6.2.2 La politique de dédommagement du MTQ

La position du MTQ relativement au choix des propriétés qui feront l'objet d'un dédommagement découlant du réaménagement de la route, repose sur un principe relativement simple. Seuls les terrains qui se trouvent dans

l'emprise sont sujets à une expropriation et leurs propriétaires seront dédommagés. Le MTQ qualifiera la situation d'**expropriation** si l'emprise de la route projetée comprend la résidence de l'exproprié, ou de **rapprochement** si l'emprise empiète sur le terrain sans toucher directement la résidence de l'exproprié.

Ainsi, la condition minimale pour justifier une indemnisation est que l'emprise affecte directement le terrain d'un individu. Selon le MTQ, une personne dont la résidence se voit rapprochée de la route ne pourrait s'attendre à être dédommagée que si son terrain est touché par l'emprise :

Lorsque l'emprise de la route ne passe pas sur la propriété des expropriés ou des gens, on ne peut appeler ça de l'expropriation ou de l'acquisition, il faut toucher. [...] Alors si on touche au terrain, donc, on exproprie ou on va acquérir des choses, on va payer des dédommagements. Si on ne passe pas dans la maison, alors là, il peut y avoir rapprochement, dédommagement. Il n'y a pas nécessairement relocalisation.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 135)

Si une entente de gré à gré s'avère impossible à réaliser, la Chambre de l'expropriation détermine l'indemnité juste et équitable.

[...] une expropriation ne doit pas appauvrir personne ni également enrichir personne. Donc, en fait, que l'indemnité versée en expropriation devrait permettre à un exproprié de se refaire une situation, de refaire sa situation.

(M. Denis Bisson, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 48).

Il a également été fait mention que :

À la Cour, l'expropriante [le MTQ] a le fardeau de preuve sur la valeur du terrain, des bâtiments et des aménagements. L'exproprié, lui, a le fardeau de preuve sur les dommages et également l'exproprié a l'obligation de minimiser ses dommages, lesquels sont plus ou moins nombreux suivant chacun des cas, que ce soit un cas d'achat

de propriété, un cas de déplacement, un cas de commerce et autres.

(M. Denis Bisson, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 55)

Il faudra que la Chambre de l'expropriation tente :

[...] de trouver un moyen pour [...] replacer [l'exproprié] dans une situation qui se compare à celle [qu'il connaissait] avant d'être exproprié ou avant qu'on procède aux travaux, qui font que maintenant la circulation va passer plus près de [sa] chambre à coucher. Cette indemnisation-là peut signifier un déplacement de la bâtisse, peut signifier un montant d'argent également et ce sont des réclamations qu'on rencontre fréquemment.

(Juge Léon Nichols, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 85)

La commission émet certaines réserves sur l'approche du MTQ relativement au choix des propriétaires susceptibles de bénéficier de mesures de compensation ou d'atténuation. Rappelons que la condition minimale pour se voir accorder une indemnisation est la nécessité pour un propriétaire, de voir son terrain inclus, en partie ou en totalité, à l'intérieur de l'emprise projetée pour le projet de réaménagement. Selon le MTQ, une personne ne pourrait être dédommée que :

[...] s'il y a un rapprochement et si elle est expropriée. C'est clair, il faut faire bien attention. Si la personne n'est pas expropriée, si on ne prend pas de terrain, normalement, à moins de faire erreur, il n'y a pas possibilité de dédommagement.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 136)

Tel que mentionné au chapitre 3, plusieurs participants à l'audience se sont montrés inquiets des répercussions de la réalisation du projet en ce qui a trait à l'augmentation du niveau de bruit, laquelle serait d'autant plus importante en raison du volume exceptionnel de camions lourds empruntant la route 155.

Par ailleurs, étant donné la politique de dédommagement du MTQ de n'intervenir qu'auprès des propriétaires expropriés, une personne souffrant de l'augmentation du niveau de bruit, qui se trouverait à proximité de l'emprise de la route sans pour autant voir une partie de son terrain inclus dans cette emprise, ne pourrait compter sur un quelconque dédommagement.

Il est par ailleurs reconnu que :

[...] le bruit, au delà de certains niveaux, perturbe la santé et le bien-être (conversation, sommeil, pratique d'activités extérieures, etc.) et il est perçu de façon générale par la population riveraine comme une gêne ou une nuisance. Le seuil maximum acceptable est de 55 dB (A) à l'extérieur [...]

(Document déposé B3, p. 15)

Or, selon les données recueillies par la commission, le niveau sonore actuel dans les sections de la route à l'étude dépasse le seuil maximum acceptable. (Document déposé A11)

En conséquence, la commission est d'avis que le promoteur doit évaluer les inconvénients encourus par les propriétaires qui seraient affectés par une augmentation du bruit suite à la réalisation du projet, dans la situation actuelle du trafic commercial, mais aussi dans la perspective d'une augmentation importante du trafic lourd advenant l'arrêt du flottage du bois. De plus, elle estime que le promoteur doit dédommager les propriétaires affectés qu'ils fassent ou non l'objet d'une expropriation.

Le bruit constitue un « contaminant » au sens de la Loi sur la qualité de l'environnement. (L.R.Q.c. Q-2, article 1) La commission se surprend donc du fait que le MTQ ne compense pas systématiquement tous les propriétaires souffrant d'inconvénients reliés au bruit engendré par le réaménagement de la route. Ce fait est d'autant plus surprenant que le MTQ a, par contre, une politique de compensation pour les propriétaires qui verraient leur puits d'eau potable contaminé par les sels de déglacage suite au réaménagement d'une route, que leur propriété ait fait l'objet d'une mesure d'expropriation ou non. (M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 149)

La commission est donc d'avis que le MTQ doit se doter d'une politique visant à compenser les inconvénients résultant de l'augmentation du bruit qu'entraîne le réaménagement de toute route, comme il semble le faire à l'égard de la contamination des puits par les sels de déglacage. Elle croit qu'il est possible de déterminer, en fonction des projections prévisibles de l'augmentation du trafic, la bande de terrain à l'intérieur de laquelle les propriétés seront affectées par une augmentation importante du bruit.

Enfin, la commission désire faire état d'une situation qui risque d'entraîner certaines iniquités. Dans la plupart des schémas d'aménagement et des règlements de lotissement, les municipalités concernées exigent, pour les propriétés se trouvant entre la rivière et la route, une superficie minimale de terrain pour avoir le droit d'y construire une résidence. (M. Jean Marier, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 132) Le réaménagement de la route 155 modifierait la superficie de certains terrains. Mis à part les droits acquis que pourraient faire valoir les propriétaires de terrains déjà occupés, il y aurait le risque que certains terrains vacants soient réduits au point de compromettre toute construction éventuelle sous prétexte d'un non-respect des règlements municipaux. Le MTQ ne semble pas avoir considéré ce facteur. (M. Guy D'Astous, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 133)

En conséquence, la commission croit que le MTQ doit inventorier l'ensemble des lots non bâtis dont la superficie se verrait réduite en deça des normes de construction réglementaires et qu'il indemnise les propriétaires des terrains ainsi expropriés.

6.3 Les impacts sur la valeur d'usage de la vallée de la rivière Saint-Maurice

S'il existe un sujet qui, au cours de l'audience publique, a fait l'unanimité parmi les participants c'est, sans contredit, la qualité exceptionnelle du paysage qu'offre la route 155. Par ailleurs, tel que souligné au chapitre 3, la majorité des intervenants ont soulevé l'importance du potentiel récréo-touristique pour le développement économique régional. Ce court extrait du mémoire déposé par la municipalité de Grandes-Piles décrit bien le sentiment général exprimé par les citoyens :

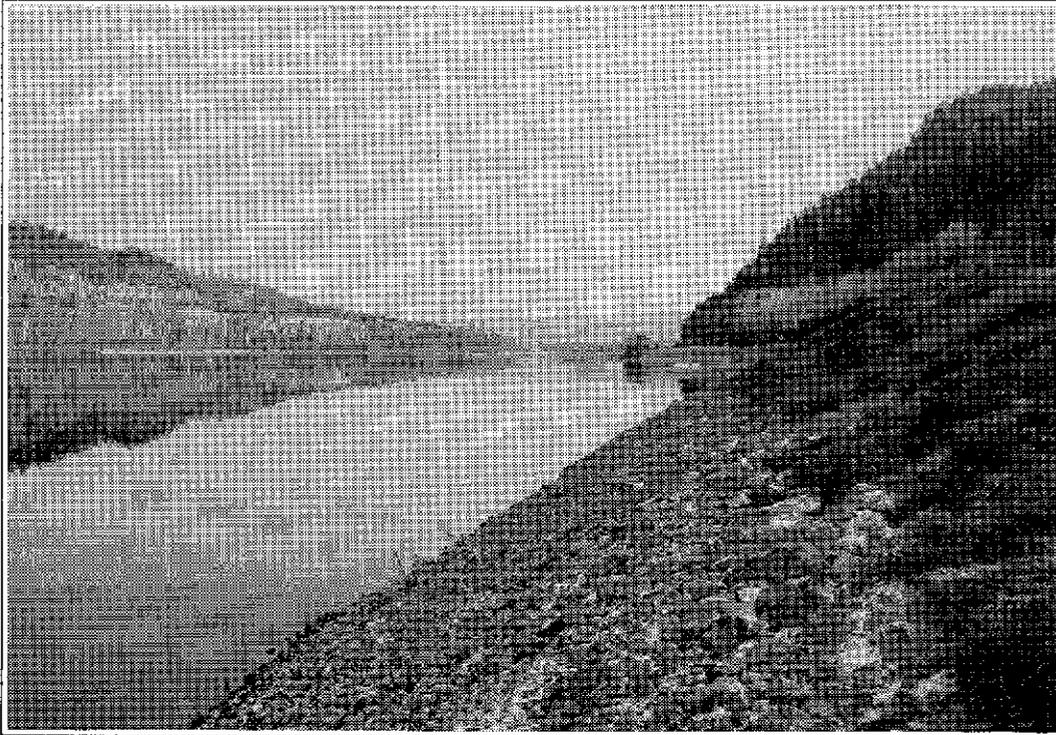
La rivière Saint-Maurice par son encadrement naturel pittoresque, représente un potentiel important d'utilisation récréo-touristique ; l'industrie touristique constitue la pierre angulaire du développement économique de notre région et particulièrement pour les municipalités riveraines ; la protection du milieu naturel des rives, de nos lacs et de nos rivières est une priorité fondamentale pour la sauvegarde du potentiel récréo-touristique de notre patrimoine environnemental.

(Mémoire de la municipalité de Grandes-Piles)

En regard du projet proposé par le MTQ, plusieurs participants craignent que, de façon générale, le réaménagement de la route ait un impact négatif sur le milieu visuel et l'environnement, notamment au niveau des berges de la rivière Saint-Maurice. La commission partage ces craintes en se basant sur ce qu'elle a vu des aménagements réalisés dans le passé le long de la route 155 (photo 5) et sur l'absence de démonstration quant à l'efficacité de plusieurs des mesures d'atténuation proposées par le MTQ. En effet, en particulier en ce qui a trait aux murs de soutènement, plusieurs questions n'ont pas trouvé réponse au cours de l'audience publique ; le promoteur n'a pu apporter de précisions quant à la nature des matériaux ou à la forme d'aménagement qui sera préconisée. Aux yeux de la commission, le concept d'intégration visuelle des murs de soutènement apparaît donc comme des plus abstraits, d'autant plus que, par les exemples illustrés dans le rapport complémentaire de l'étude d'impact, le promoteur n'a certes pas démontré sa capacité à l'appliquer efficacement.

Photo 5

Un aperçu des berges « artificialisées » dans la section 180.



Pour ces raisons, la commission a accordé une attention particulière à ce qu'elle a qualifié de « valeur d'usage de la vallée de la rivière Saint-Maurice », de laquelle dépend, selon elle, le développement du potentiel récréo-touristique dans toutes ses composantes. C'est également dans ce contexte qu'elle a analysé les impacts visuels du projet.

6.3.1 Le milieu visuel

Le concept de valeur d'usage est directement relié au cadre visuel, lequel revêt une importance primordiale pour les utilisateurs. La proximité constante de la rivière Saint-Maurice, de même que l'encaissement de la vallée, offrent des paysages et des points de vue particulièrement spectaculaires. Comme le mentionne l'étude d'impact :

[...] l'axe de la rivière constitue l'attrait panoramique le plus intéressant de la région 04, d'autant plus que la route 155 la longe sur de longues distances et y permet une accessibilité visuelle.

(Étude d'impact sur l'environnement, p. 93)

Un chapitre complet de l'étude d'impact est accordé à l'analyse des impacts visuels. Le MTQ dénombre 58 impacts ponctuels et, pour chacun d'entre eux, il propose une mesure d'atténuation. Il en résulte des impacts ponctuels résiduels répartis dans 11 unités de paysage. Chaque unité de paysage, regroupant un certain nombre d'impacts ponctuels résiduels, fait par la suite l'objet d'une analyse. Finalement, un jugement est porté sur chacune des sections de la route qui, elles aussi, regroupent quelques unités de paysage. On parle alors d'impact visuel global résiduel.

Tous les impacts sont qualifiés de faible, moyen ou fort. C'est sur cette ultime catégorie que la commission a concentré son analyse afin de déterminer si, de son point de vue, il pourrait y avoir perte de la valeur d'usage causée par une détérioration du milieu visuel. Mais, pour une meilleure compréhension, il y a lieu tout d'abord de rappeler quelques définitions tirées de l'étude d'impact du promoteur.

Un impact global résiduel fort dans une unité de paysage signifie que le milieu visuel sera perturbé et que cette perturbation sera très visible pour les observateurs riverains et les usagers. Selon le MTQ, l'implantation de mesures d'atténuation appropriées est un impératif lorsqu'on effectue un réaménagement routier dans une zone où l'impact visuel global résiduel est jugé fort. Aucune définition de ce que représente un impact visuel global résiduel qualifié de moyen n'est donnée par le promoteur. Il définit toutefois l'impact global résiduel faible comme étant un niveau de perturbation visuelle très peu élevé.

Quelque soit l'importance de l'impact visuel global résiduel, il ne s'agit donc jamais d'une amélioration du point de vue visuel ; au mieux, la perturbation sera à peine significative.

Le MTQ tire les conclusions suivantes en ce qui concerne le projet de réaménagement de la route 155 :

- 1- *L'analyse comparative révèle une amélioration de l'intégration visuelle de la route dans le paysage environnant sur près de 50 % de la longueur totale des sections étudiées.*
- 2- *C'est dans la section 110 que l'amélioration visuelle se fera le plus sentir.*
- 3- *[...]environ 20 % de la longueur totale des sections étudiées subira une diminution de l'intégration visuelle [...] La section 130 est celle qui apparaît la plus touchée. Cela est dû à [...] la mise en place de murs de soutènement et l'excavation d'importants déblais.*
- 4- *En somme, près de 80 % de la longueur totale des sections étudiées verront l'intégration visuelle du réaménagement routier s'améliorer ou demeurer inchangé par rapport à la situation actuelle.*
(Étude d'impact sur l'environnement, p. 242)

L'analyse faite par la commission ne mène pas aux mêmes conclusions. D'une part, lorsque le MTQ prétend que seulement 20 % de l'ensemble du tracé subira une diminution de l'intégration visuelle ceci signifie, selon les calculs faits par la commission, que seuls les impacts visuels forts ont été considérés, et ce, uniquement pour la longueur des éléments physiques qui causent ces impacts. À titre d'exemple, un mur de soutènement de 1,5 kilomètre de longueur entraînera, pour le MTQ, un impact visuel équivalent alors que, pour la commission, le même mur pourrait suffire à altérer entièrement une unité de paysage ou une partie de celle-ci.

D'autre part, tel que mentionné plus haut, le MTQ considère que les impacts jugés moyens ou faibles, soit près de 80 % de tous les impacts visuels identifiés, constituent une amélioration ou ne changent en rien la situation actuelle. La commission n'est pas d'accord avec cette analyse. À titre d'exemple un impact visuel est créé par la présence d'un remblai qui empiète sur les berges naturelles de la rivière Saint-Maurice. La mesure d'atténuation proposée consiste à aménager un talus rocheux et à prévoir l'ensemencement hydraulique et la revégétalisation du talus en remblai avec des arbustes indigènes. (Étude d'impact sur l'environnement, tableaux XXXIX et XLIII, impact no 30) Peut-on affirmer ici, malgré l'application d'une mesure d'atténuation, qu'il s'agit d'une amélioration ou du statu quo par rapport à la situation actuelle? La commission ne le croit pas, d'autant plus que le promoteur reconnaît lui-même, dans ses tableaux, que l'efficacité de cette mesure d'atténuation est partielle.

La commission ne partage donc pas la conclusion du MTQ qui ne lui semble pas du tout correspondre à ce qui est démontré dans l'étude d'impact. Elle est d'avis que le projet, tel que proposé, contribuerait à altérer de façon très significative la qualité visuelle du paysage entre Grandes-Piles et La Tuque et ce, à la fois pour les utilisateurs de la route et ceux de la rivière. Le milieu visuel constitue, pour la commission, la composante de l'environnement la plus affectée par le projet de réaménagement de la route.

Aux yeux de la commission, cet élément donne encore plus de poids à sa proposition précédente exprimée à la section 6.1.2, à l'effet de réduire le plus possible les interventions sur les berges de la rivière Saint-Maurice.

6.3.2 Le cyclisme

Plusieurs participants à l'audience ont demandé à la commission de considérer l'intégration d'une voie cyclable au projet de réaménagement de la route 155. Certains ont invoqué qu'il s'agirait là d'une mesure compensatoire pour les inconvénients occasionnés par la reconstruction, alors que d'autres ont affirmé que la route 155 constituerait le prolongement naturel du réseau cycliste du Lac Saint-Jean actuellement en voie de planification.

Les citoyens intéressés par ce type d'aménagement souhaitent que les surlargeurs (accotements) soient conçues de telle sorte qu'elles permettent aux cyclistes d'utiliser la route de façon plus sécuritaire car, comme le signale le Club Cyclique Mauricie, au nombre des utilisateurs potentiels :

Il y a aussi les motocyclistes et les cyclistes, dont seuls les plus téméraires et ceux qui connaissent mal cette route osent s'y aventurer.

(Mémoire du Club Cyclique Mauricie)

Lors de l'audience, le représentant du ministère du Tourisme a reconnu aussi que, pour :

[...] le routard qui voudrait faire de la longue randonnée, ce n'est peut-être pas la route idéale.

(M. Jean-François Demers, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 63)

Afin de se prononcer sur ce sujet, la commission a confié un mandat à Vélo Conseils, une firme spécialisée dans le domaine de l'aménagement de voies cyclables. La commission désirait ainsi obtenir un bilan des pratiques dans ce domaine ailleurs qu'au Québec de même qu'un avis technique sur la faisabilité et les modalités d'un éventuel aménagement d'une voie cyclable sur la route 155.

La commission retient de cet avis deux éléments particulièrement importants. Premièrement, dans plusieurs provinces canadiennes tout comme dans certains états américains, les ministères responsables des travaux routiers procèdent déjà au pavage des surlargeurs sur les routes régionales. Ces travaux sont réalisés d'abord et avant tout pour des raisons de sécurité routière et d'entretien, même si la plupart reconnaissent qu'une telle pratique améliore la sécurité des cyclistes. Deuxièmement, tel que mentionné dans l'avis :

Sans que la route 155 ne devienne un itinéraire cyclable signalisé, les cyclistes circulant sur cette route pendant la belle saison jouiront d'une sécurité accrue. Compte tenu que, selon le Code de la sécurité routière du Québec, les cyclistes ont accès à toutes les routes, à l'exception des autoroutes et de certaines routes à voies divisées, il est donc prévisible qu'une circulation cycliste estivale soit toujours présente sur la 155.

(Document déposé D2, p. 22)

Il s'agit là d'une réalité à laquelle la commission ne peut demeurer insensible. Toutefois, elle ne pourrait pas proposer le pavage des surlargeurs uniquement sur cette base à cause du danger que représente, pour les cyclistes, le pourcentage exceptionnellement élevé de véhicules lourds sur la route 155. Tel que mentionné précédemment, d'autres raisons motivent cependant le pavage des surlargeurs, notamment l'amélioration de la sécurité et la plus grande facilité d'entretien. Il semble qu'à ce sujet, il subsiste depuis longtemps un débat au sein du MTQ.

Ça, c'est une question qu'on débat régulièrement [...] chez nous. Ça a fait l'effet de représentations de la part des gens qui font l'entretien et qui disent que les accotements devraient être pavés. Et ceux qui donnent les argents pour

faire la construction, le développement des routes, nous disent que ça coûte trop cher.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 27)

Des motifs économiques sont aussi mentionnés comme un frein à la mise en place d'une telle pratique.

Si tous les accotements dans nos routes étaient pavés à cent pour cent (100 %), on pense, avec raison, que ça serait plus sécuritaire, mais c'est une question économique.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 121)

Il est également intéressant de signaler que la direction régionale du MTQ a suggéré à la commission de recommander dans son rapport le pavage des surlargeurs. (M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 28)

En se basant sur la justification même du projet de réaménagement de la route 155 et compte tenu de tout ce qu'elle a appris, la commission considère le pavage des surlargeurs comme un besoin. Pour répondre à l'argument économique, la commission estime qu'il n'y a pas que les coûts de construction à considérer mais aussi, pour ne parler que de ceux-là, les coûts des soins de santé engendrés par les accidents. Des études récentes démontrent une relation de cause à effet entre le pavage d'une surlargeur et la réduction du nombre d'accidents et certaines d'entre elles ont même démontré les avantages monétaires qui y sont rattachés. (Document déposé D2, p. 5 et 6)

La commission est tout à fait consciente que le pavage des surlargeurs risque d'encourager les automobilistes à dépasser par la droite en utilisant l'accotement. Toutefois, elle considère que les avantages de cette pratique sont beaucoup plus importants que les inconvénients qui en découlent.

En l'occurrence, sans vouloir promouvoir le cyclisme sur la route 155 ce qui, selon elle, serait prématuré en raison notamment de l'importance du trafic lourd, la commission est néanmoins d'avis que le MTQ doit procéder au pavage des surlargeurs afin d'accroître la sécurité routière et le

confort des usagers et ainsi répondre davantage à ses propres objectifs. Enfin, la commission suggère que soit évaluée la possibilité de recycler le vieux pavage de la route qui doit être reconstruite, si l'analyse démontre qu'il peut servir à ces fins.

6.3.3 L'accès à la rivière

Au nombre des activités s'inscrivant dans le développement récréo-touristique de la région, le nautisme, la pêche, la chasse, le cyclisme et la simple promenade en automobile pour admirer la beauté du panorama, ont été portées à l'attention de la commission. Ces activités ne devraient pas, en elles-mêmes, être directement affectées par le réaménagement de la route. Par contre, il ne faut pas négliger le fait que les personnes qui pratiquent de telles activités, accordent en général beaucoup d'importance au cadre visuel dans lequel elles évoluent. Si ce dernier est dégradé, leur habitude de fréquenter le même endroit peut être affectée.

La commission croit cependant qu'avec un minimum de planification et de concertation, le projet du MTQ pourrait, à ce niveau, contribuer à développer le potentiel récréo-touristique de la région.

Le représentant du MLCP faisait remarquer au cours de l'audience publique :

[...] que les routes s'en viennent de plus en plus efficaces pour la rapidité de la circulation, mais de moins en moins efficaces pour l'arrêt, par le fait même.

(M. François Guibert, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 67)

Ce point de vue est aussi partagé par un aubergiste de la région :

Parce que plus qu'ils améliorent la route, plus qu'il vient de camions et puis moins qu'il vient de touristes. Ça fait que ça joue absolument contraire à l'idée de ce qu'ils veulent faire.

(M. Robert Désaulniers, transcription de la séance du 18 décembre 1991, p. 50)

Sans nécessairement parler de haltes routières, le MLCP propose de favoriser l'accessibilité à la rivière. Selon monsieur Guibert ce qui devrait être recherché :

[...] c'est un endroit sécuritaire où les gens peuvent s'arrêter pour quelquefois avoir accès à une rampe de mise à l'eau et, dans d'autres cas, c'est simplement pouvoir stationner leur voiture d'une façon sécuritaire et pouvoir la ressortir de la même façon [...].

(M. François Guibert, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 67)

À cet égard, le MTQ souligne que, dans un effort de rationalisation, la tendance actuelle est plutôt à la fermeture des haltes routières. Par contre, le promoteur semble faire preuve d'ouverture si l'on en juge par ses propos tenus en audience :

[...] les terrains qui ne sont pas nécessaires à la route peuvent être mis à la disposition des autres ministères, et nous collaborons avec eux et les MRC pour établir des priorités et des emplacements.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 70)

La commission reconnaît qu'il n'est pas du ressort du MTQ de porter l'entière responsabilité à ce niveau. Elle croit plutôt que la définition des moyens ou des aménagements ayant comme objectif de rehausser le potentiel récréo-touristique de la région, nécessite une concertation entre les divers intervenants concernés, soit les usagers, le MLCP, le ministère du Tourisme, le MTQ, les MRC et les municipalités. Ces intervenants devraient, entre eux, définir un partage de responsabilités tant au niveau de la construction que de l'entretien de tels aménagements.

Page 54
C
b. 1.

CHAPITRE 7

Les propositions de la commission

Suite à son choix de réaménager la route 155 à partir du tracé existant, le MTQ ne conservait qu'une faible marge de manoeuvre pour apporter les modifications souhaitées. La commission, après avoir identifié certains impacts majeurs et réétudié l'alignement proposé de la route 155, en a conclu que, malgré les efforts consentis par le promoteur pour restreindre les impacts environnementaux du projet, ces derniers pouvaient être réduits davantage tout en atteignant les objectifs d'amélioration du confort et de la sécurité des usagers.

Ce chapitre contient une série de propositions générales, c'est-à-dire touchant le projet dans son ensemble, et de propositions spécifiques à chacune des sections. Elles sont précédées de constats qui leur servent d'appui. Comme le MTQ justifiait ses choix en invoquant certaines contraintes techniques, la commission a eu recours aux services d'ingénieurs indépendants spécialisés en conception routière afin d'étayer ses propositions par des solutions tout aussi réalisables tant sur le plan technique qu'économique.

7.1 Les constats de la commission

L'objectif poursuivi par le MTQ dans le cadre du projet de réaménagement de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque est d'améliorer la sécurité de la route en agissant sur le confort et le niveau de service offerts aux usagers. Au cours de son analyse du projet, la commission a tenté de vérifier dans quelle mesure cet objectif serait atteint tout en tenant compte de la protection de l'environnement. Quatre constats émergent de son examen.

Constat 1 Le projet du MTQ est justifié.

Considérant que la valeur d'un tracé, du point de vue de la sécurité, est surtout fonction de la visibilité offerte au conducteur d'un véhicule, la commission est convaincue que les aménagements proposés par le MTQ conduiront à une amélioration pour les usagers de la route. (Document déposé D1 et M. Charles Morin, transcription de la séance du 12 novembre 1991, p. 42 et suivantes) Des informations précises à ce sujet sont illustrées par les figures 4 à 10 ainsi qu'à l'annexe 4.

Constat 2 Par contre, le projet, tel que conçu, n'améliore que partiellement le niveau de service de la route.

L'analyse démontre que si le projet de réaménagement n'est pas réalisé, les sections à l'étude de la route 155 atteindraient un niveau de service inconfortable (le maximum du niveau D selon la terminologie du MTQ) au plus tard en 1993. La section 110 serait désuète en 1999 et la section 130 a déjà atteint depuis 1987 le pire niveau de service (niveau E).

L'analyse démontre également que, selon des projections relatives au projet de réaménagement tel que proposé et ce, sans tenir compte d'un débit supplémentaire pour le transport du bois advenant l'arrêt du flottage sur la rivière Saint-Maurice, l'atteinte du niveau de service D serait reportée d'environ 10 ans, soit entre l'an 2000 et 2010 selon les sections. Par contre, la section 130 atteindrait ce niveau avant même la fin des travaux de réfection prévue pour 1994.

Enfin, toujours selon les résultats de l'analyse, en tenant compte de l'augmentation prévisible du trafic lourd advenant l'arrêt du flottage du bois, la durée de vie de la route serait raccourcie de moitié. Comme il a été

mentionné au chapitre 4, certaines sections seraient même désuètes dès leur réaménagement. (Document déposé D3, p. 42)

Constat 3 Le panorama de la route 155 doit être préservé.

La commission reconnaît, comme l'ensemble des participants à l'audience, la qualité exceptionnelle du panorama qu'offre la route 155. Considérant que le projet proposé par le MTQ engendre des impacts visuels ayant une incidence sur la qualité du paysage, la commission s'est donné, entre autres objectifs, celui de préserver le milieu visuel. À ce titre, elle a cherché notamment à éliminer les murs de soutènement sans toutefois créer de nouveaux impacts environnementaux comme des empiètements dans la rivière Saint-Maurice.

À cet égard, la commission tient à souligner que, selon les experts qu'elle a consultés, il serait plus difficile et coûteux, dans le cas de la route 155, de construire des murs en bordure de la rivière Saint-Maurice qu'à flanc de montagne. (Document déposé D3, pp. 47-48) De plus, la commission est d'avis qu'un mur construit le long d'une falaise s'intègre plus harmonieusement au paysage qu'un mur de soutènement construit le long des rives.

Constat 4 Les impacts du projet sont sous-évalués.

La commission est d'avis que l'analyse du promoteur conduit à une sous-évaluation des impacts du projet sur l'environnement. Le morcellement des travaux de réfection effectués dans le tronçon Grandes-Piles–La Tuque, le fait de ne pas avoir évalué les impacts cumulatifs ainsi que le biais causé par la méthodologie employée constituent les principales raisons à l'appui de ce constat.

7.2 Les propositions générales

Les propositions générales concernent le projet dans son ensemble. Elles regroupent les diverses suggestions de la commission énumérées dans les chapitres précédents en regard de la protection de l'environnement. Elles concernent également divers moyens supplémentaires permettant d'atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité que recherche le promoteur.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu naturel, la commission a retenu quatre propositions principales portant sur les problèmes d'inondations, la protection des berges, la renaturalisation du milieu et la qualité de l'eau de la rivière Saint-Maurice.

La municipalité de Boucher a formulé le souhait de voir corriger les problèmes d'inondations dans le secteur des rapides Manigance. La commission est d'avis que cette problématique doit être prise en compte, que des solutions doivent être proposées par le promoteur et que des conditions à ce sujet soient inscrites au décret du gouvernement autorisant la réalisation du projet. Si des corrections ne peuvent être apportées à la route elle-même, comme par exemple un rehaussement du niveau de la chaussée, la commission est d'avis que d'autres mesures doivent être envisagées pour améliorer l'écoulement des eaux. L'enlèvement des billots qui encombrant le fond de la rivière a été mentionné au cours de l'audience comme une des mesures réalisables.

Les interventions en rive ou à l'intérieur des milieux humides constituent également un élément majeur de préoccupation. La commission propose que ces interventions soient réduites le plus possible. Elle est également d'avis que les interventions qui ne pourraient être évitées devront être compensées par la renaturalisation, sur une longueur de rives au moins équivalente, de secteurs déjà « artificialisés » lors des précédents travaux de réaménagement de la route entre Grandes-Piles et La Tuque. Cette condition doit également être inscrite au décret gouvernemental pour éviter que la situation globale du tronçon se détériore suite aux travaux. Par ailleurs, dans le contexte de la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, la commission suggère aussi que le MTQ participe, sous la coordination du MENVIQ et en collaboration avec les autorités municipales ou les regroupements de citoyens concernés, à un programme de renaturalisation des berges dans le tronçon Grandes-Piles–La Tuque.

Selon les mêmes principes de compensation pour les impacts qui ne peuvent être évités, la commission propose qu'une superficie au moins équivalente au total des superficies boisées perdues fasse l'objet de travaux de reboisement. Elle propose également que l'emprise soit déboisée le moins possible, par la mise en place d'une surveillance étroite des travaux de chantier.

Au niveau de la qualité de l'eau, la commission est d'avis que le MTQ doit préciser les mesures qu'il entend prendre afin de réduire les problèmes

d'érosion associés à la phase de construction du projet. Une fois connues et acceptées par le MENVIQ, ces mesures devraient être inscrites au décret autorisant les travaux. La commission croit également que des mesures particulières doivent être mises en place pour réduire les risques de contamination du milieu par la présence des huiles et carburants utilisés par les machineries lors de la construction.

En ce qui concerne le bruit, la commission est d'avis que le promoteur doit évaluer les inconvénients encourus par les propriétaires qui seraient affectés par une augmentation du bruit suite à la réalisation du projet, dans la situation actuelle du trafic commercial, mais aussi dans la perspective d'une augmentation importante du trafic lourd advenant l'arrêt du flottage du bois. De plus, elle estime que le promoteur doit dédommager les propriétaires affectés qu'ils fassent ou non l'objet d'une expropriation. La commission croit aussi que le MTQ doit se doter d'une politique visant à compenser les inconvénients résultant de l'augmentation du bruit qu'entraîne le réaménagement de toute route, comme il semble le faire à l'égard de la contamination des puits par les sels de déglacage.

Au sujet du morcellement des lots, la commission suggère que le MTQ considère l'ensemble des lots non bâtis dont la superficie se verrait réduite en deçà des normes de construction réglementaires et qu'il indemnise les propriétaires de terrains ainsi expropriés.

Enfin, relativement aux impacts sur la valeur d'usage de la vallée de la rivière Saint-Maurice, la commission reconnaît qu'il n'est pas du ressort exclusif du MTQ d'identifier des moyens ou de réaliser des aménagements ayant comme objectif de rehausser le potentiel récréo-touristique de la route 155. Elle croit cependant qu'il devrait collaborer avec les divers autres intervenants concernés pour définir un partage des responsabilités tant au niveau de la construction que de l'entretien de tels aménagements.

En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité et le maintien d'un niveau de service adéquat pour les usagers de la route, la commission a retenu quatre éléments qui pourraient contribuer largement à bonifier le projet. Il s'agit du pavage des surlargeurs, de l'ajout de voies auxiliaires et de dépassement, du contrôle du poids des camions ainsi que de l'étude des options pour réduire la proportion des véhicules lourds dans le trafic utilisant la route 155.

Sans vouloir promouvoir le cyclisme sur la route 155 ce qui, selon elle, serait prématuré en raison notamment de l'importance du trafic lourd, la commission est néanmoins d'avis que le MTQ doit procéder au pavage des surlargeurs afin d'accroître la sécurité routière et le confort des usagers.

La commission propose également que le MTQ étudie la possibilité d'aménager des voies auxiliaires et de dépassement le long des 43,8 kilomètres de route à l'étude. De telles voies auraient l'avantage de permettre aux automobilistes de dépasser les véhicules lourds et éviteraient par le fait même la formation de pelotons. (Documents déposés D1, p. 32 et D3, p. 44)

Par ailleurs, le poids des camions, notamment en raison de leur nombre, contribue largement à la détérioration de la route 155. Or, il a été mentionné au cours de l'audience et vérifié par la commission auprès des agents de la Sûreté du Québec, que les camions utilisant la route 155 ont très souvent un poids qui contrevient aux normes et règlements en vigueur dans ce domaine. La commission est donc d'avis qu'un contrôle plus strict doit être effectué. En ce sens, elle croit que le MTQ devrait mettre en place et opérer une station de pesée.

Enfin, la commission est d'avis que le MTQ doit, à brève échéance, procéder à l'étude d'options pour, progressivement, réduire le trafic lourd sur la route 155. Cette étude devrait être réalisée de concert avec les autres intervenants gouvernementaux devant prendre éventuellement des décisions en ce qui concerne l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice et le choix de solutions alternatives pour le transport du bois. À cet égard, la commission retient, sans vraiment en privilégier aucune puisqu'une telle analyse dépasse la portée de son mandat, les suggestions des quelques mémoires présentés lors de la deuxième partie de l'audience, lesquels font mention de diverses solutions, comme le transport ferroviaire ou la construction d'une autre route.

7.3 Les propositions spécifiques à chacune des sections

Cette dernière partie du chapitre 7 traite de chacune des sections du projet de réaménagement de la route 155. La commission y énumère une série de propositions, en référant le lecteur, lorsqu'il est approprié de le faire, aux considérations plus techniques contenues à l'intérieur des avis commandés auprès d'ingénieurs spécialisés en conception routière. Les propositions portent un numéro permettant au lecteur de se repérer à l'aide des figures 4 à 10.

7.3.1 Section 110

La commission a identifié trois éléments du projet ayant des impacts significatifs sur l'environnement dans cette section de 6,4 kilomètres de long. Il s'agit d'un empiètement dans la rivière Saint-Maurice, de la perte d'une partie du milieu humide appelé le Trou à la Barbotte et de la construction d'un mur de soutènement dans une baie adjacente au camping municipal de Saint-Roch-de-Mékinac. La figure 4 illustre la localisation de ces éléments.

Proposition 1 :

Cet empiètement d'une longueur de 314 mètres, qui affecterait la rivière sur 3 % de sa largeur, pourrait être évité en déplaçant un peu plus le tracé de la route vers la montagne. (Document déposé D3, p. 51) La commission est d'avis que cette option devrait être retenue.

Proposition 2 :

La commission préconise pour ce site une légère modification de la variante C déjà retenue par le MTQ, en suivant toutefois de plus près la route actuelle. Cette proposition permettrait de diminuer la superficie d'empiètement dans ce milieu humide considéré comme un habitat faunique de grand intérêt.

De plus, cette modification rend possible la construction d'une voie de dépassement, ce qui pourrait répondre plus adéquatement à l'un des problèmes identifiés par le MTQ. (Document déposé D3, p. 53)

Proposition 3 :

Suite aux interventions de la municipalité de Saint-Roch-de-Mékinac lors de l'audience publique, la commission a examiné la possibilité de modifier le tracé proposé afin d'éviter l'empiétement dans la baie qui abrite la marina du camping. L'analyse de la commission l'amène à conclure qu'à cet endroit, la marge de manoeuvre est inexistante pour proposer une modification au tracé. D'une part, il est essentiel de réaménager la route qui présente des dangers réels. D'autre part, advenant une modification au tracé projeté vers l'est, le ruisseau qui se jette dans la baie subirait des impacts jugés encore plus importants par la commission. (Document déposés D1, p. 8, D3, p. 57 et M. Charles Morin, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 83)

La commission propose toutefois que le MTQ consulte la municipalité sur le type de mur qui serait utilisé et sur les moyens permettant d'assurer la meilleure intégration sur le plan visuel. Il s'agit là d'une condition qui devrait, selon la commission, être inscrite au décret du gouvernement autorisant la réalisation du projet.

7.3.2 Section 130

Cette section d'une longueur de 7,7 kilomètres, présente quatre éléments particulièrement problématiques en regard des impacts environnementaux qu'ils génèrent. Il s'agit de la construction de deux murs de soutènement séparés par le cap de roc qui s'avance dans la rivière Saint-Maurice (chaînage 1+180 à 4+300) et qui sont traités conjointement par la commission, de l'expropriation d'une partie du domaine Rose des Bois, d'un empiétement dans la rivière Saint-Maurice et enfin, d'un autre mur de soutènement. Les figures 5 et 6 illustrent la localisation de ces éléments.

Proposition 4 :

Les deux murs de soutènement prévus par le MTQ entre les chaînages 1 + 800 à 4 + 300 totalisent 2 250 mètres de berges. La commission propose que ces murs soient entièrement éliminés en déplaçant le tracé projeté de quelques mètres vers la montagne. (Document déposé D3, p. 59) La commission considère que cette proposition doit être retenue étant donné l'existence d'une solution économiquement et techniquement réalisable et

compte tenu de l'impact visuel majeur que représenterait la présence de ces deux murs qui ne peuvent bénéficier, selon la commission, d'aucune mesure d'atténuation efficace.

Proposition 5 :

La commission reconnaît le caractère particulier du domaine Rose des Bois en tant que patrimoine familial ainsi que pour son intérêt écologique. Elle a donc tenté de trouver une solution permettant d'éviter l'expropriation d'une partie de la propriété comme le prévoit le projet de réaménagement de la route 155.

L'analyse de la commission a révélé que les modifications proposées dans le cadre du projet du MTQ amélioreraient à peine les caractéristiques du tracé actuel, au niveau de la sécurité pour les usagers, dans cette partie de la section 130. (Document déposé D1, p. 38) Elle considère donc que les impacts causés par le projet à cet endroit sont injustifiés.

La commission propose plutôt de corriger le tracé actuel en le déplaçant légèrement du côté de la rivière Saint-Maurice tout en tentant d'éviter d'autres expropriations. (Document déposé D3, p. 65)

Proposition 6 :

L'empiétement d'une longueur de 100 mètres qui affecterait la rivière Saint-Maurice sur 3 % de sa largeur peut être évité en déplaçant la route vers la montagne. Cette modification nécessite une petite excavation dans le roc. (Document déposé D3, p. 68) La commission suggère que cette modification soit retenue.

Proposition 7 :

Le mur de soutènement de 100 mètres de long peut facilement être éliminé si le MTQ revoit l'alignement du tracé en le rapprochant de la montagne. Or, cette option risque d'engendrer une expropriation. (Document déposé D3, p. 68) En l'occurrence, la commission suggère que le MTQ étudie la proposition qui lui est soumise en cherchant toutefois à éviter l'expropriation. Dans l'éventualité où cela lui serait impossible, l'option du mur de soutènement devrait être retenue.

7.3.3 Section 140

La section 140, d'une longueur de 8,3 kilomètres, se caractérise par de nombreux cas d'expropriations et de rapprochements que la commission ne discute pas ici, puisque cette question a déjà fait l'objet de propositions générales. Par ailleurs, cette section comprend la construction éventuelle de cinq murs de soutènement qui totaliseraient plus de 2 700 mètres de rives, soit 32 % de la longueur de la section. La figure 7 illustre l'emplacement des murs prévus.

Proposition 8 :

La commission suggère que la construction de ce mur de 895 mètres de longueur soit évitée en déplaçant la route vers la montagne. (Document déposé D3, p. 70)

Propositions 9, 10 et 11 :

La commission n'a pas examiné la faisabilité technique d'éliminer les trois murs de soutènement faisant l'objet des propositions 9, 10 et 11. Elle considère cependant qu'ils ne présentent pas de particularités telles qu'il soit impossible pour le MTQ de les éviter. En l'occurrence, la commission est d'avis que le promoteur doit étudier les moyens permettant de les éliminer et, dans l'éventualité où leur construction ne pourrait être évitée, qu'il en justifie les motifs.

Proposition 12 :

Ce mur d'une longueur de 1 098 mètres peut facilement être évité en déplaçant le tracé proposé de la route de quelques mètres vers la montagne. Ainsi, la construction d'un talus est possible sans qu'il y ait empiètement sur la rivière Saint-Maurice. (Document déposé D3, p. 73)

7.3.4 Section 150

Dans cette section de 8,6 kilomètres de long, la commission a identifié trois éléments problématiques, soit deux empiètements dans la rivière Saint-Maurice et la construction prévue d'une voie de contournement de l'agglomération d'Olscamp située dans la municipalité de Boucher. Cette

section se caractérise par les nombreux accidents qui s'y sont produits au cours des dernières années. (Document déposé D1, p. 8) Les figures 8 et 9 illustrent la localisation des éléments faisant l'objet de propositions.

Proposition 13 :

Par une légère correction du tracé, ce premier empiètement de 100 mètres de long qui affecterait la rivière sur 3 % de sa largeur peut être évité. (Document déposé D3, p. 75) La commission suggère donc de modifier le tracé en conséquence.

Proposition 14 :

Selon les experts consultés par la commission, lesquels ont procédé à l'analyse détaillée des plans fournis par le MTQ, il ne semble pas y avoir d'empiètement à cet endroit. (Document déposé D3, p. 75) Cette information contredit celle contenue dans l'étude d'impact du promoteur. La commission propose donc que ce point soit éclairci par le MTQ et, le cas échéant, que tout empiètement soit évité.

Proposition 15 :

Le tracé de la route 155 proposé dans le cadre de ce projet contournerait le village d'Olscamp, situé dans la municipalité de Boucher, pour passer plus à l'est vers les montagnes. Selon le MTQ, ce village représente une zone de forte résistance en raison de la présence d'une école, d'une église, d'un cimetière et de plusieurs autres bâtiments en bordure de la route. Par la construction d'une voie de contournement, le ministère espère améliorer la fluidité et corriger une courbe dangereuse. Cette proposition impliquerait cependant que le MTQ lègue à la municipalité de Boucher l'entretien de l'ancien tronçon traversant le village. Or, cette dernière ne veut pas d'une telle responsabilité. (Mémoire de la municipalité de Boucher)

Après analyse, la commission estime que cette intervention du MTQ n'est pas justifiée. D'ailleurs, le MTQ reconnaît,

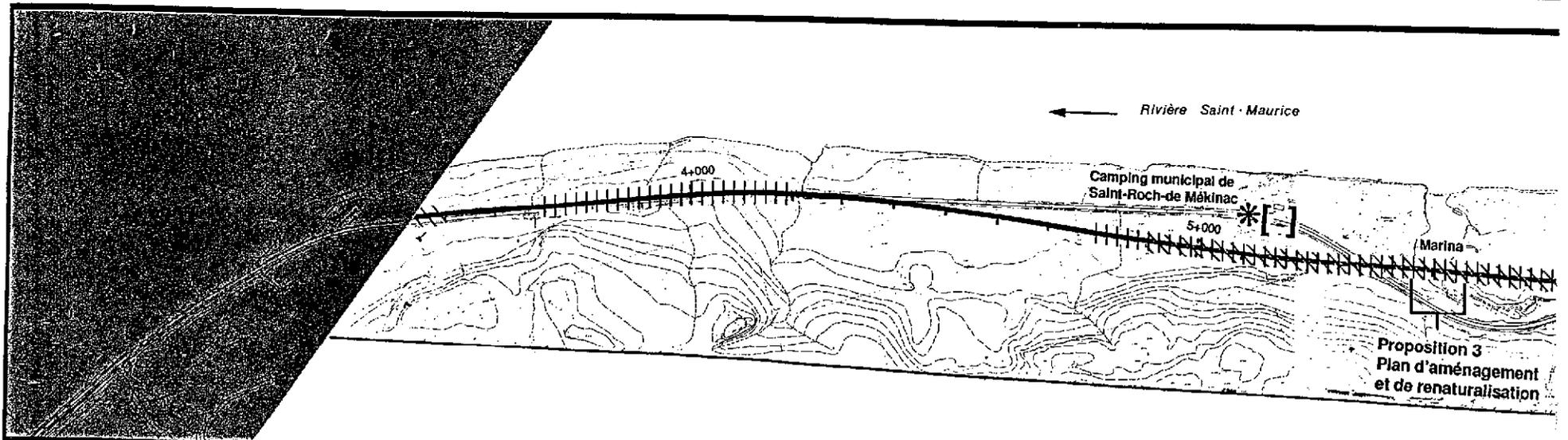
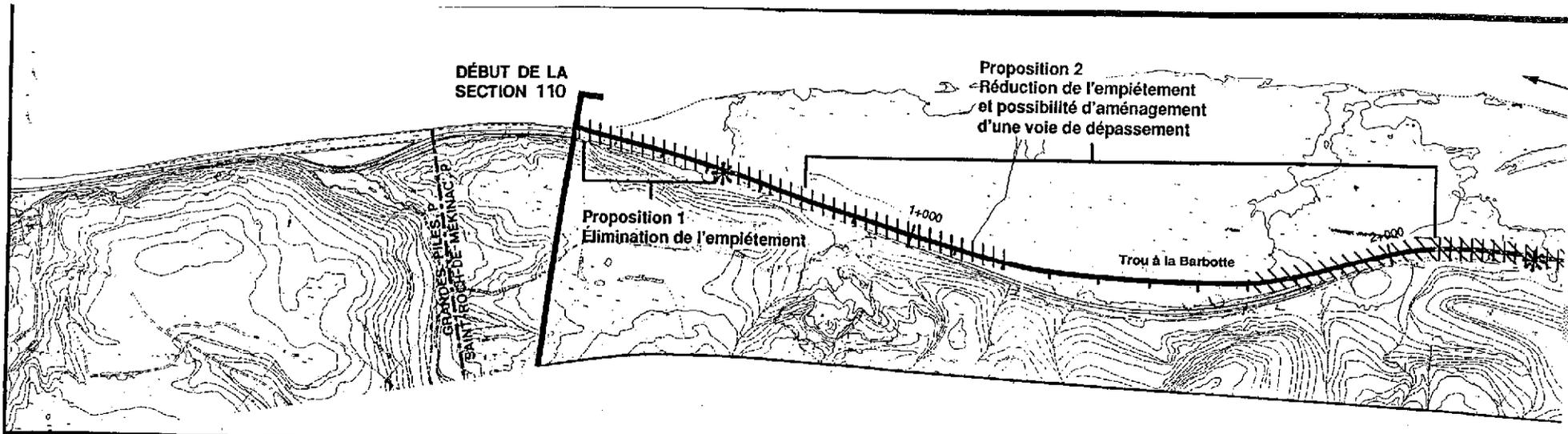
[...] aujourd'hui, [le MTQ] ne construit plus de contournement ou presque jamais de contournement, à moins d'en arriver à des raisons très graves.

(M. Guy Bourelle, transcription de la séance du 14 novembre 1991, p. 129)

Or, la commission n'a pu identifier de raisons graves pouvant justifier une telle modification de la route. Au contraire, la construction de la voie de contournement entraînerait des inconvénients pour les résidents comme le morcellement potentiel des terrains, des expropriations et une augmentation du fardeau fiscal. Sur la base des motifs invoqués par le promoteur, la commission rejette donc ce choix. Elle suggère toutefois que la limite de vitesse soit portée à 50 kilomètres/heure à l'entrée du village d'Olscamp, comme c'est le cas d'ailleurs sur la majorité des routes du Québec qui traversent une agglomération urbaine. Cette simple mesure pourrait, selon la commission, réduire le nombre d'accidents qui surviennent à cet endroit. (Document déposé D1, p. 8)

7.3.5 Section 160

La commission n'a identifié aucun élément du projet causant des impacts environnementaux majeurs dans cette section qui est illustrée par les figures 9 et 10.



ECHELLE: 1:8000
0 100 200 300m

EQUIDISTANCE: 1 mètre

	Tracé projeté		Amélioration de la visibilité d'arrêt	} Projet du MTQ (été de Lupien, Document déposé D1)		Point de vue
	Chaînage		Amélioration de la visibilité d'anticipation			Modification proposée par la commission
	Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)		Amélioration de la visibilité de dépassement			

Bilan des am
Correction totale
Correction totale
Correction partiel

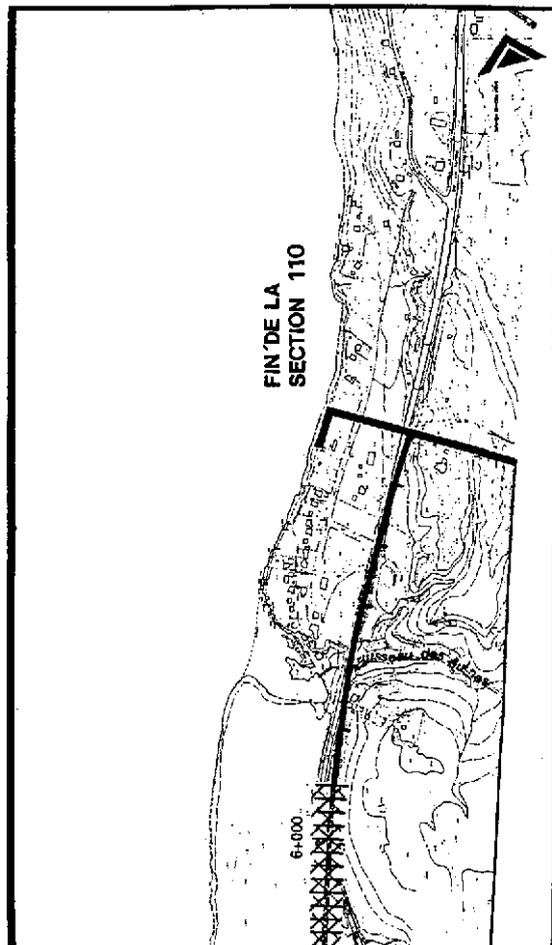
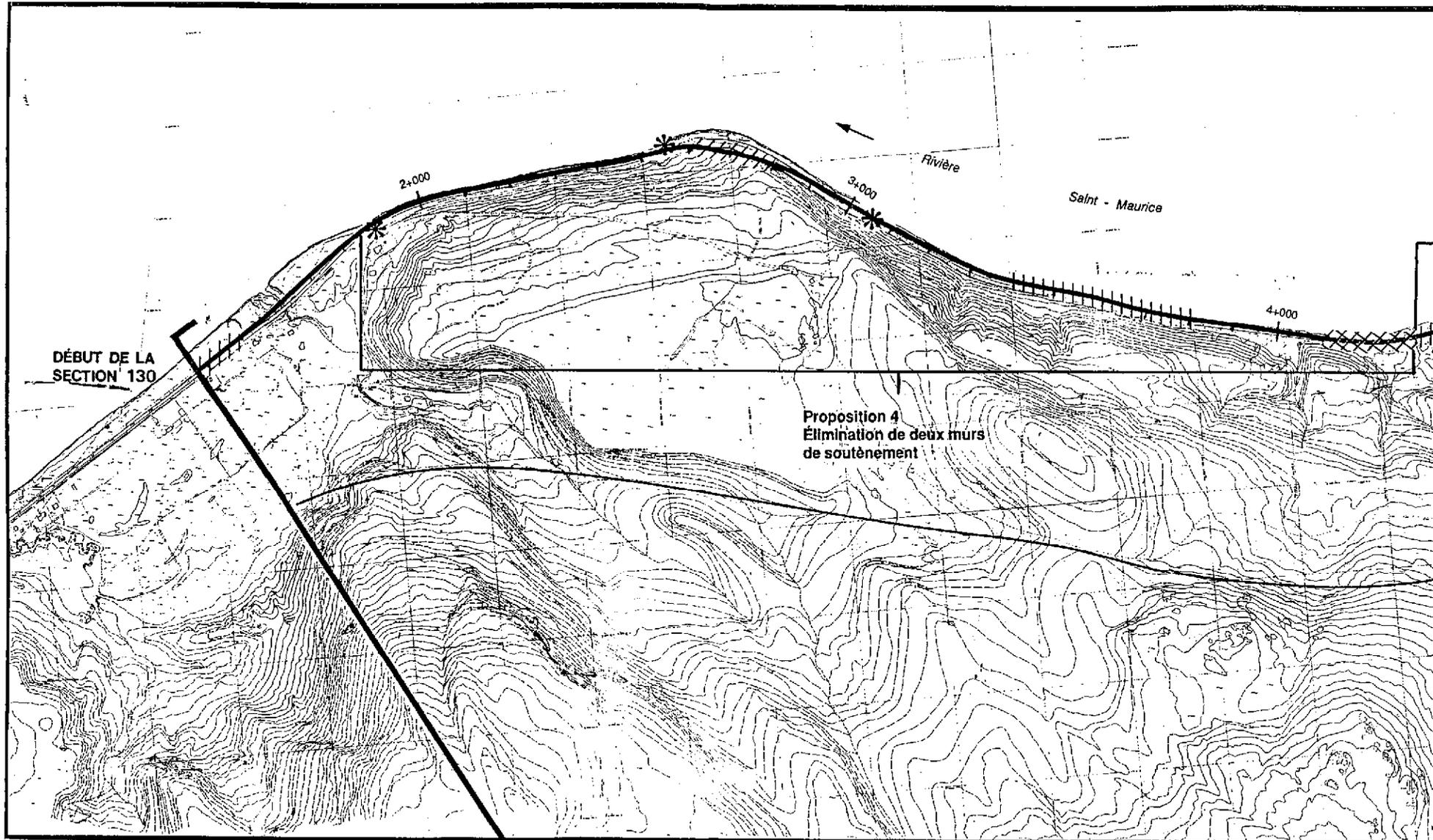


Figure 4
Les propositions de la commission
Section 110
 Sources de la carte de base : MITQ, Étude d'impact sur l'environnement,
 Réaménagement de la route 155, Trempeau Gaudreault-Fils-La Tuque, Février 1989.

Propositions proposées par le MITQ, Section 110	
a visibilité d'arrêt	(2 sites à 0 site)
a visibilité d'anticipation	(58 % à 100 %)
le la visibilité de dépassement	(19 % à 67 %)



ÉCHELLE: 1: 8 000
 0 100 200 300m
 EQUIDISTANCE: 1 mètre

<p>— Tracé projeté</p> <p>— Chainage</p> <p>[] Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)</p>	<p>//// Amélioration de la visibilité d'arrêt</p> <p>//// Amélioration de la visibilité d'anticipation</p> <p> Amélioration de la visibilité de dépassement</p>	}	<p>Projet du MTQ (tiré de Lupien, Document déposé D1)</p>	<p>* Point de vue</p> <p>— Modification proposée par la commission</p>
--	---	---	---	--

Proposition 5
Élimination des impacts sur
le domaine Rose des Bols

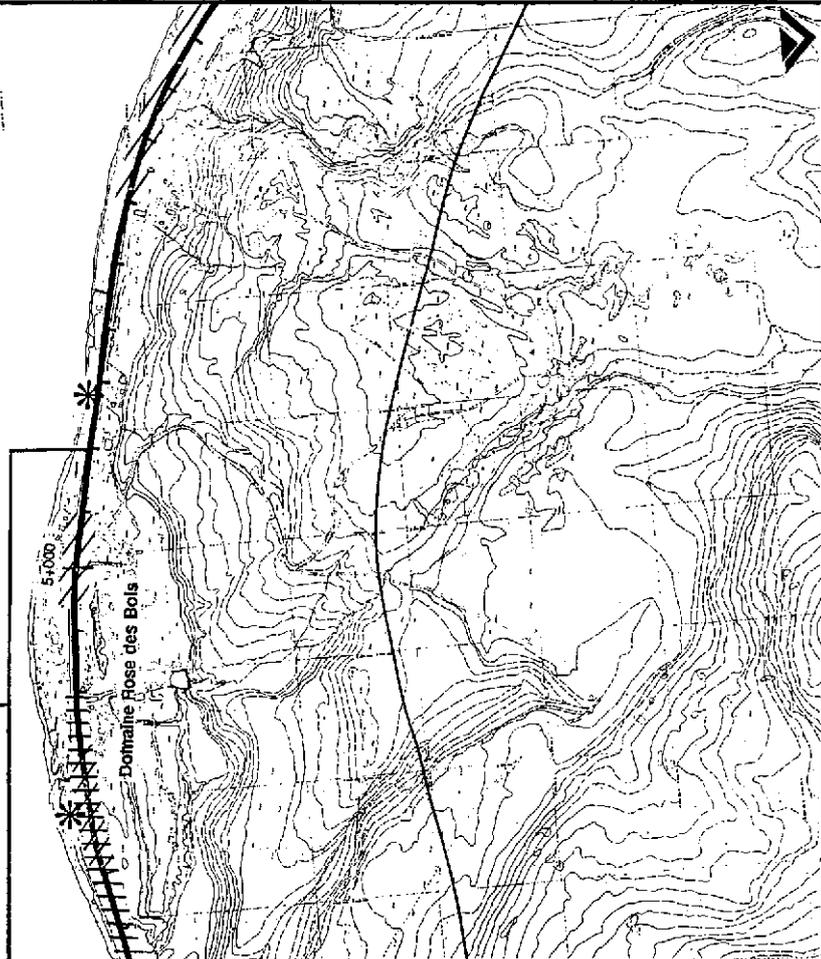
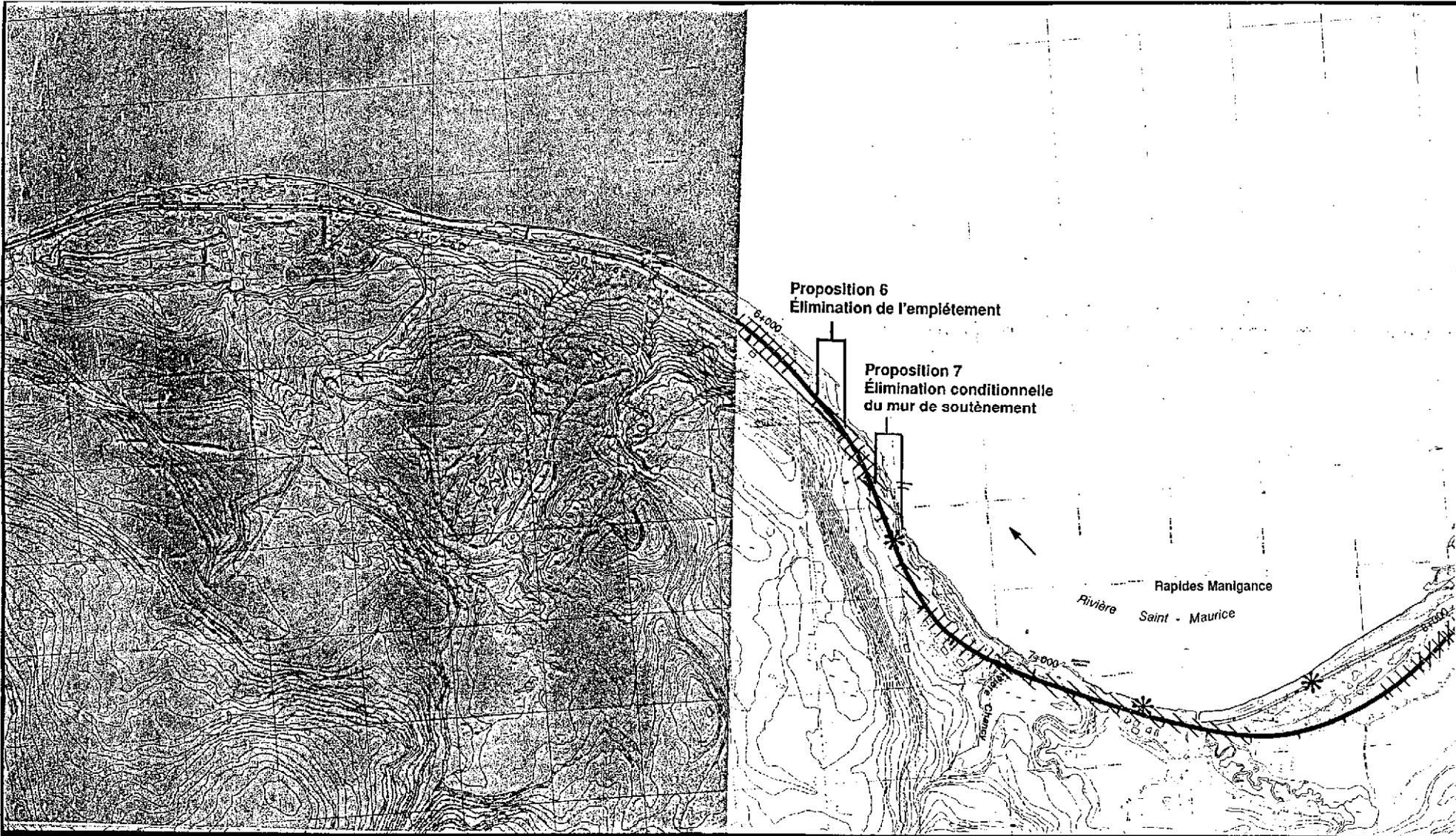


Figure 5
Les propositions de la commission
Section 130A

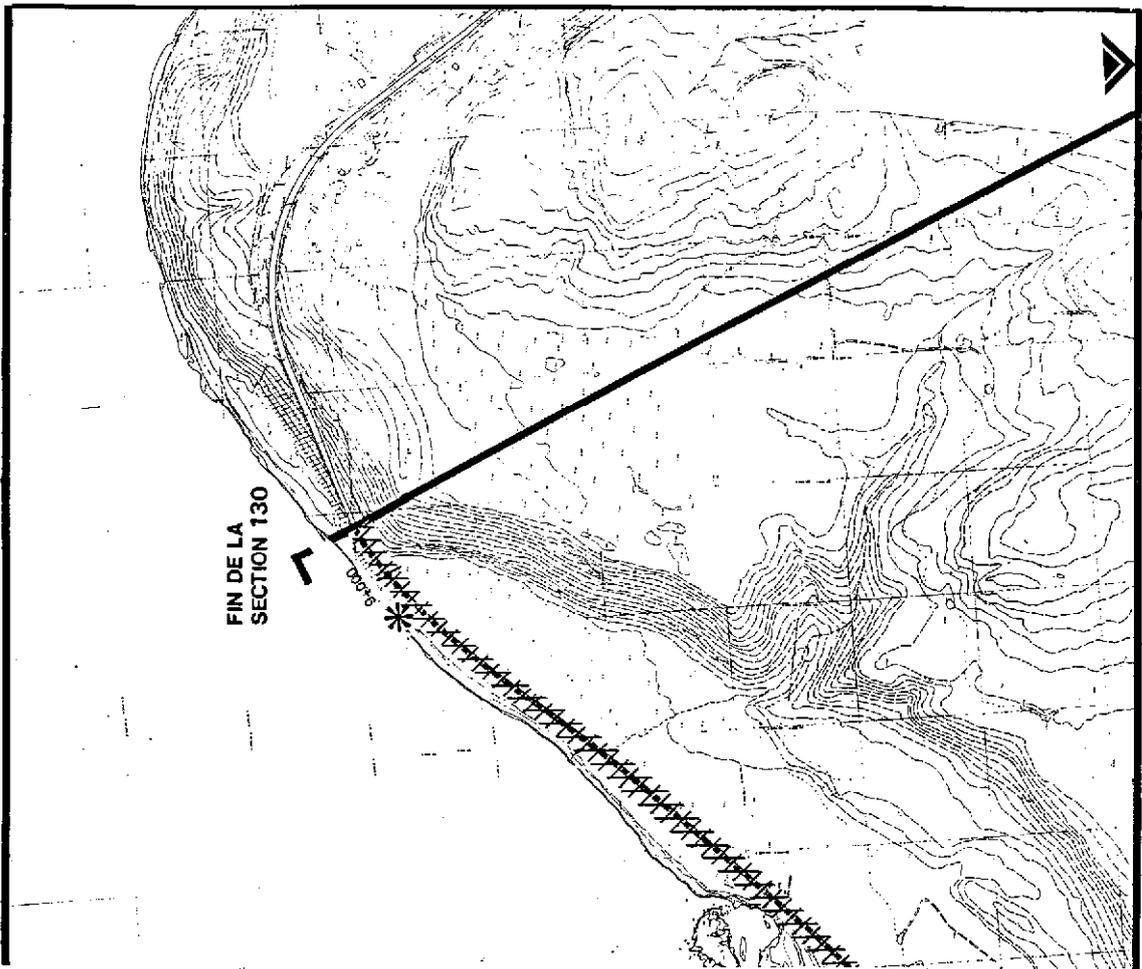
Source de la carte de base : MTO, Étude d'impact sur l'environnement,
Réaménagement de la route 155, Tancap Grandas-Pilus-La Tuque, Février 1989.



ÉCHELLE: 1: 8 000
 0 100 200 300m
 EQUIDISTANCE: 1 mètre

<p>— Tracé projeté</p> <p>1+000 Chainage</p> <p>[] Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)</p>	<p>Amélioration de la visibilité d'arrêt</p> <p>Amélioration de la visibilité d'anticipation</p> <p>Amélioration de la visibilité de dépassement</p>	}	<p>Projet du MTQ (tiré de Lupien, Document déposé D1)</p>	<p>* Point de vue</p> <p>Modification proposée par la commission</p>
--	--	---	---	--

Bilan des a
Correction parti
Correction parti
Correction parti

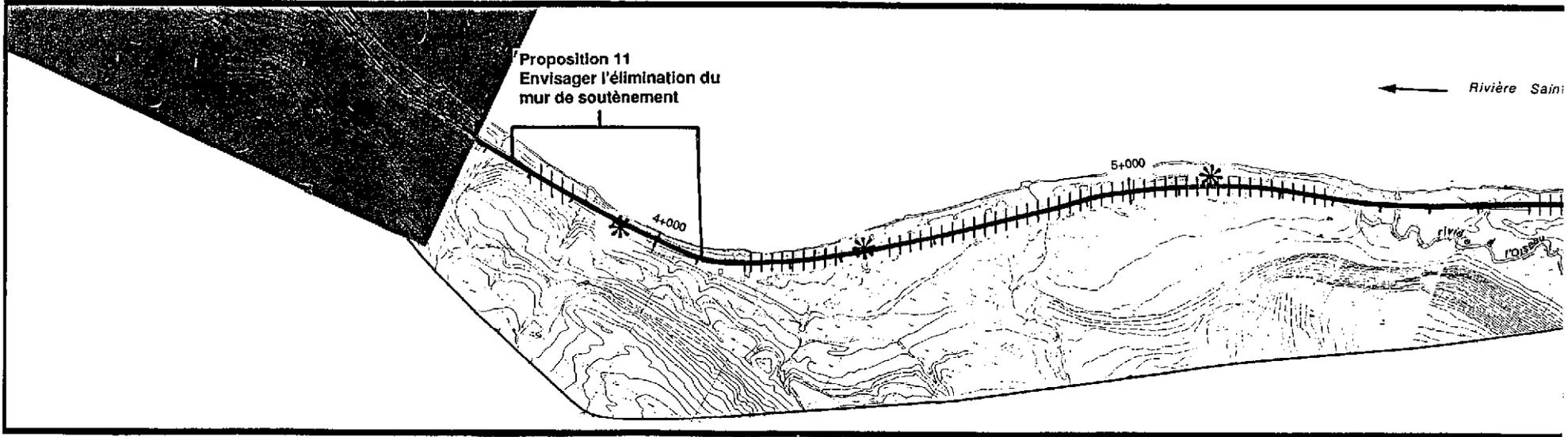
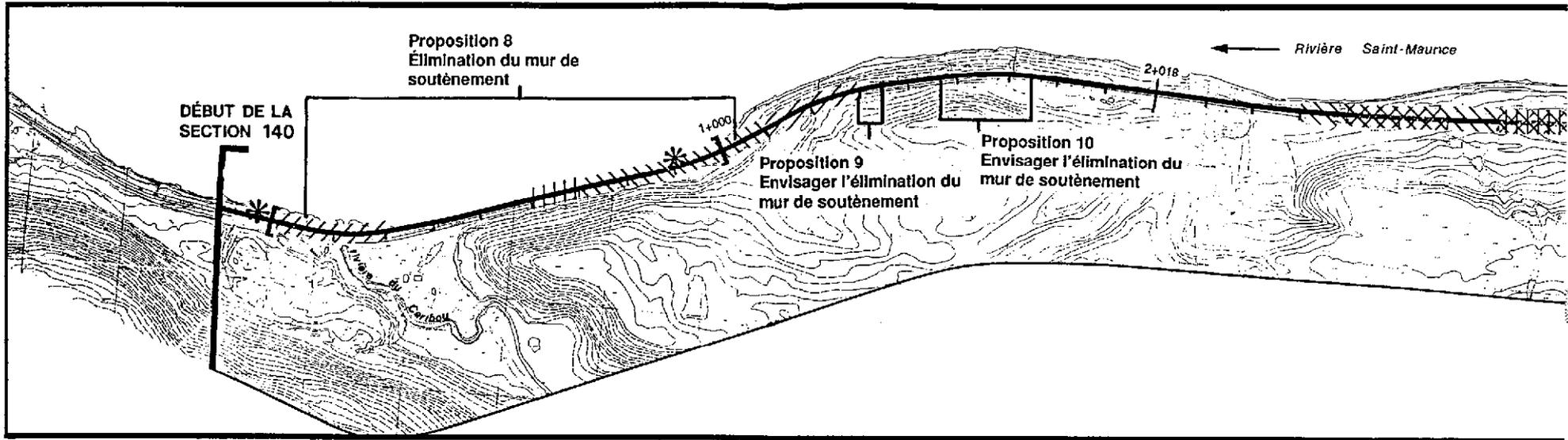


FIN DE LA
SECTION 130

130-6

Figure 6
Les propositions de la commission
Section 130B
Sources de la carte de base : MTO, Étude d'impact sur l'environnement.
Réaménagement de la route 155, Tronçon Grenville-Piles-La Tuque, Février 1989.

améliorations proposées par le MTQ, Section 130	
elle de la visibilité d'arrêt	(5 sites à 1 site)
elle de la visibilité d'anticipation	(53 % à 91 %)
elle de la visibilité de dépassement	(0 % à 36 %)



ÉCHELLE: 1:8 000
0 100 200 300m
EQUIDISTANCE: 1 mètre

	Tracé projeté		Amélioration de la visibilité d'arrêt	} Projet du MTQ (tiré de Lupien, Document déposé D1)		Point de vue
	Chaînage		Amélioration de la visibilité d'anticipation			Modification proposée par la commission
	Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)		Amélioration de la visibilité de dépassement			

Bilan des an
Correction totale
Aucune correction
Correction partiel

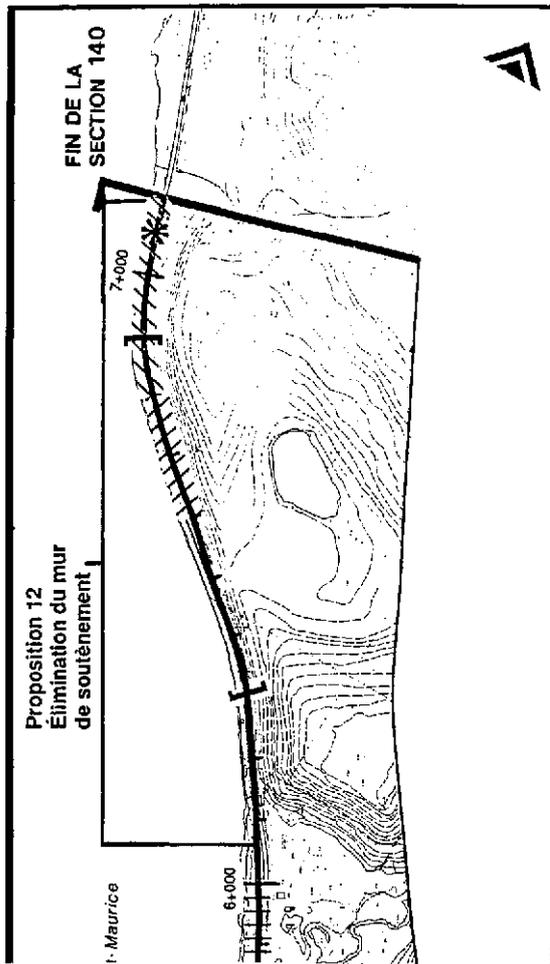
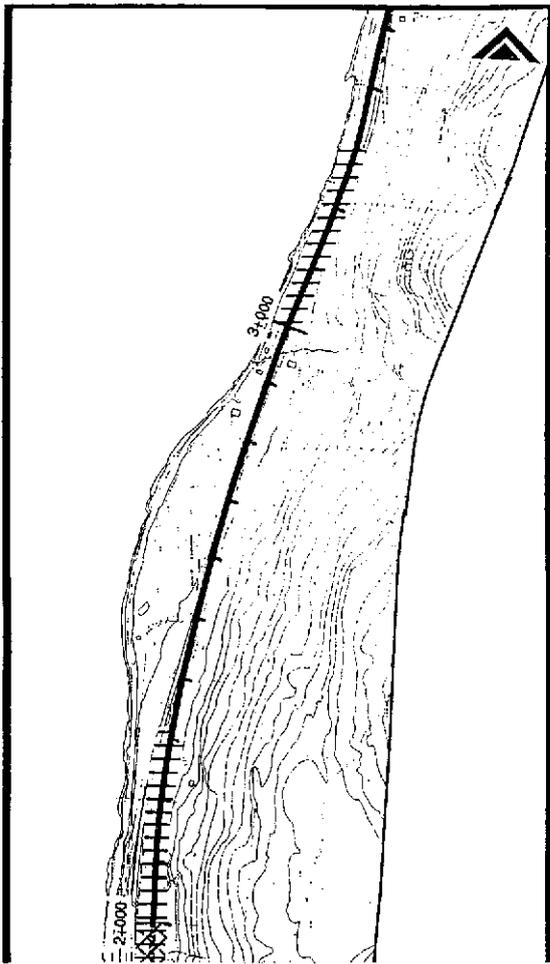
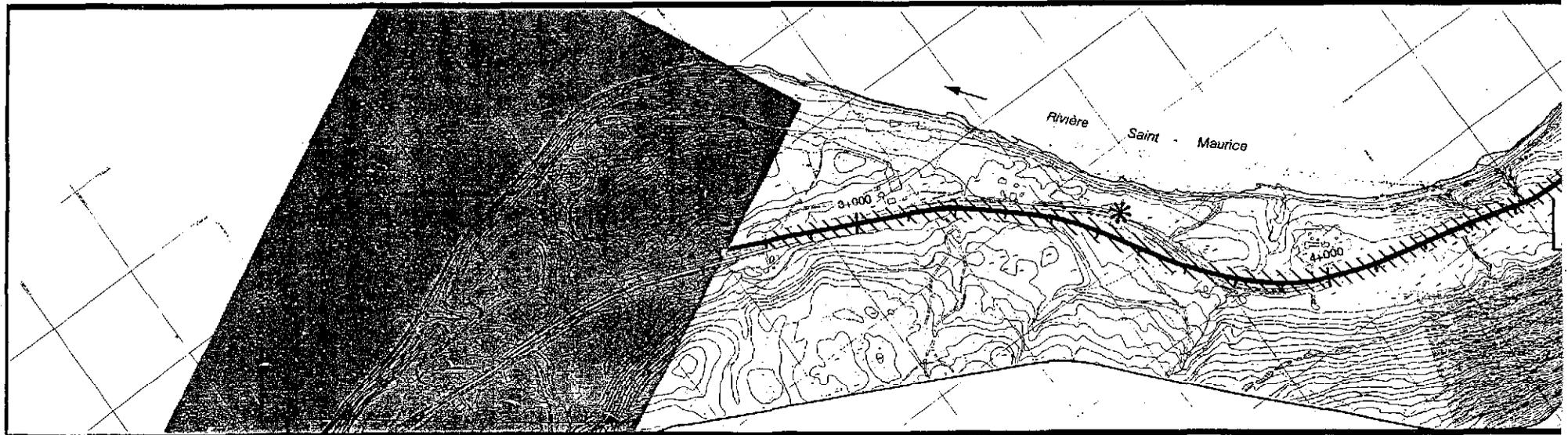
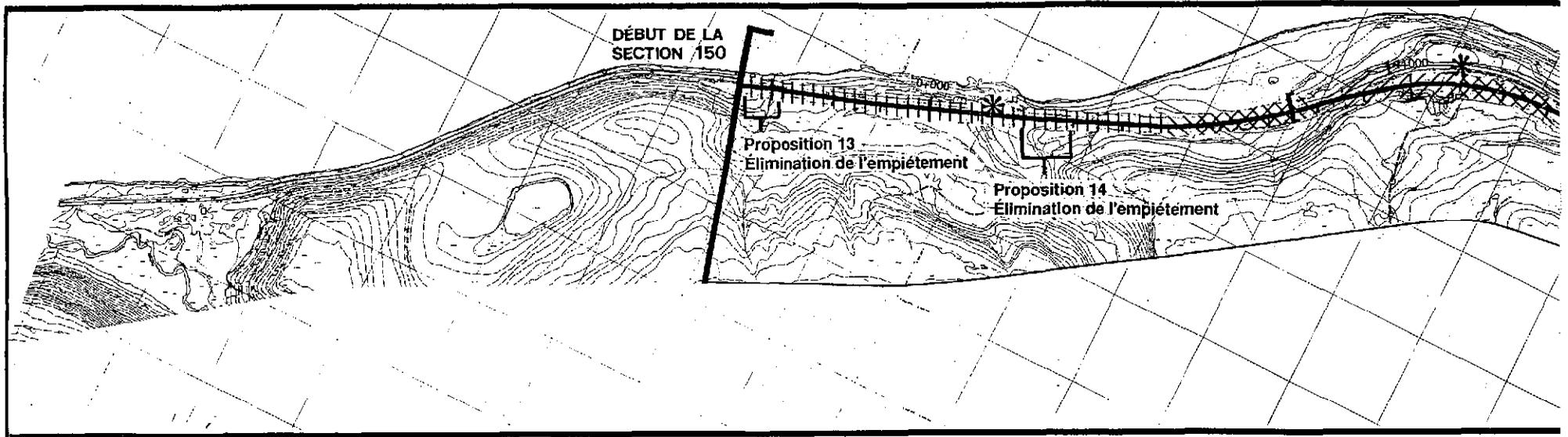


Figure 7
Les propositions de la commission
Section 140
Source de la carte de base : MTQ, Étude d'impact sur l'environnement.
Réaménagement de la route 135, Troispion Grandes-Piles-La Tuque, Février 1989.

Améliorations proposées par le MTQ, Section 140	
de la visibilité d'arrêt	(5 sites à 0 site)
n de la visibilité d'anticipation	(80 % à 79 %)
le de la visibilité de dépassement	(20 % à 44 %)



ÉCHELLE: 1: 8000
0 100 200 300m

EQUIDISTANCE: 1 mètre

	Tracé projeté		Amélioration de la visibilité d'arrêt	} Projet du MTO (tiré de Lupien, Document déposé D1)		Point de vue
	Chainage		Amélioration de la visibilité d'anticipation			Modification proposée par la commission
	Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)		Amélioration de la visibilité de dépassement			

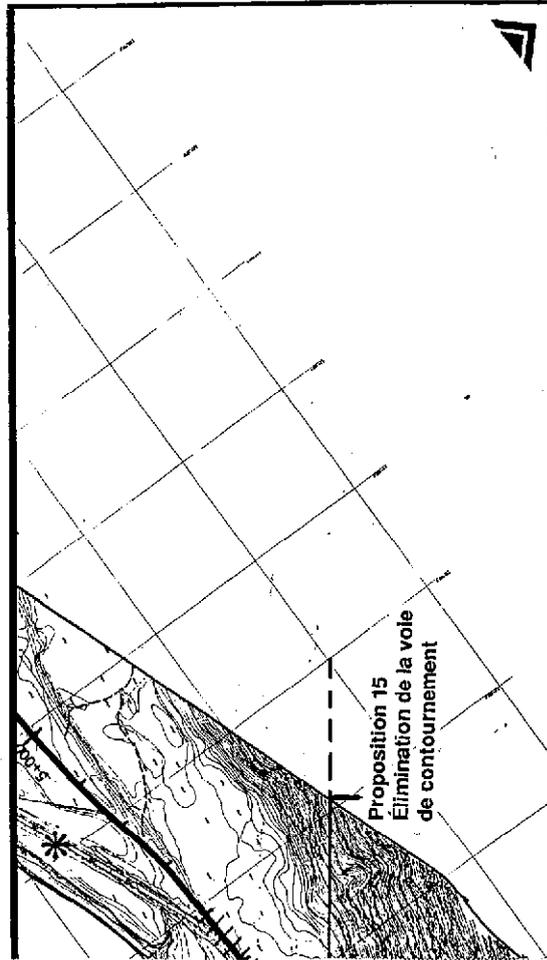
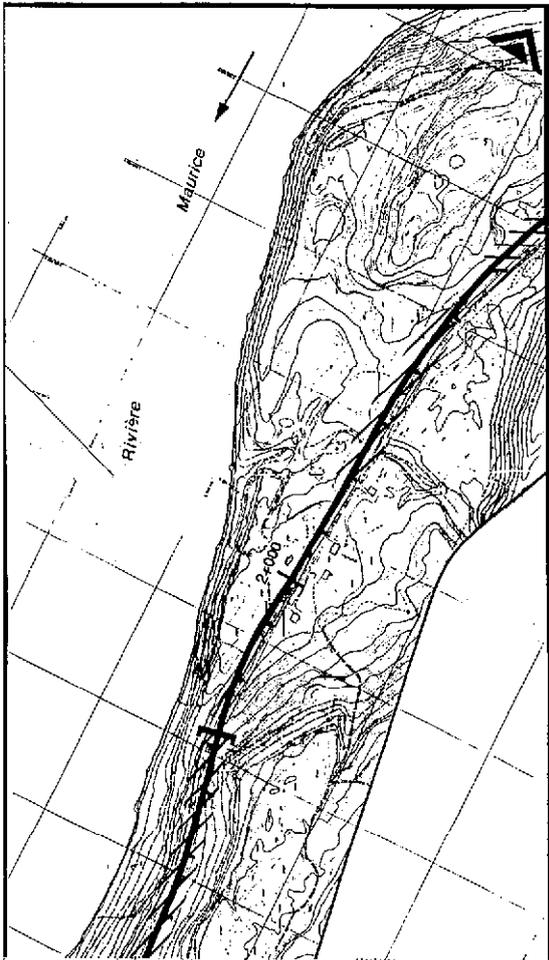
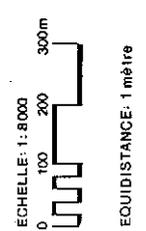
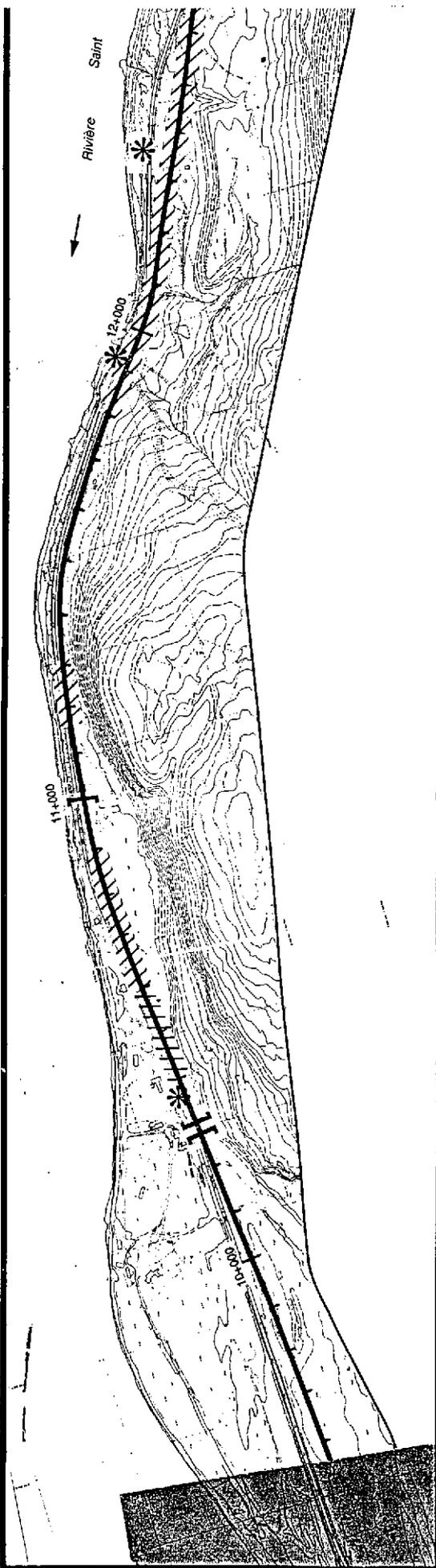
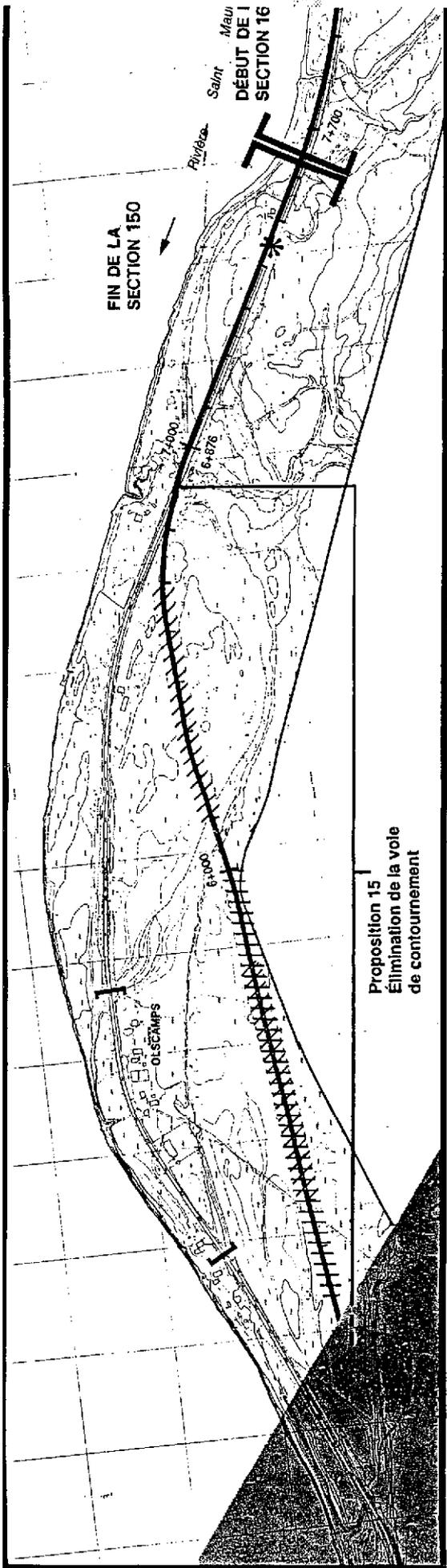


Figure 8
Les propositions de la commission
Section 150A
 Source de la carte de base : MCTQ, Étude d'impact sur l'environnement,
 Réaménagement de la route 155, Tropon Grand-Épaves-La Tuque, Février 1989.



Tracé projeté
 Chaînage
 Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)

Amélioration de la visibilité d'arrêt
 Amélioration de la visibilité d'anticipation
 Amélioration de la visibilité de dépassement

Projet du MTQ
 (Iré de Lupien,
 Document déposé D1)

Point de vue
 Modification proposée par la commission

Bilan des améliorations proposées
 Correction totale de la visibilité d'arrêt
 Correction partielle de la visibilité d'anticipation
 Correction partielle de la visibilité de dépassement

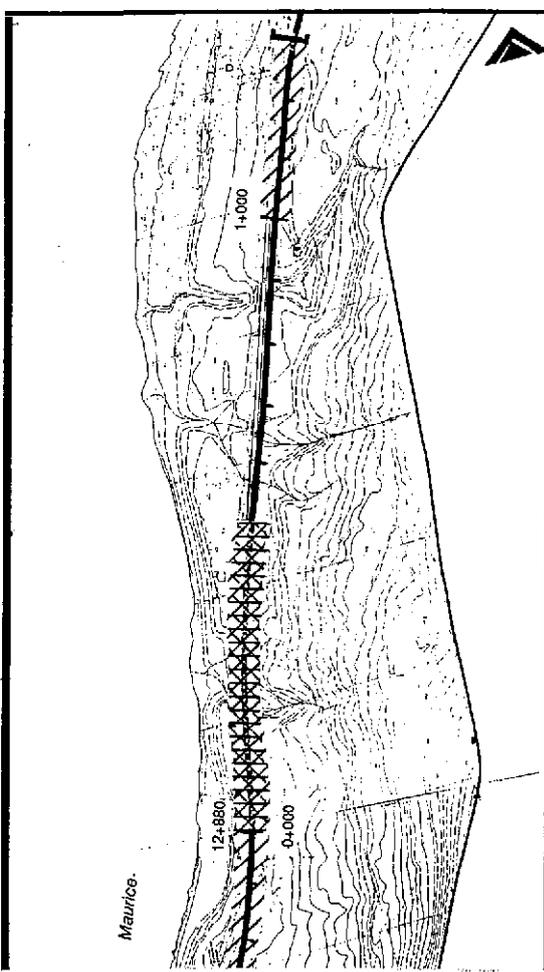
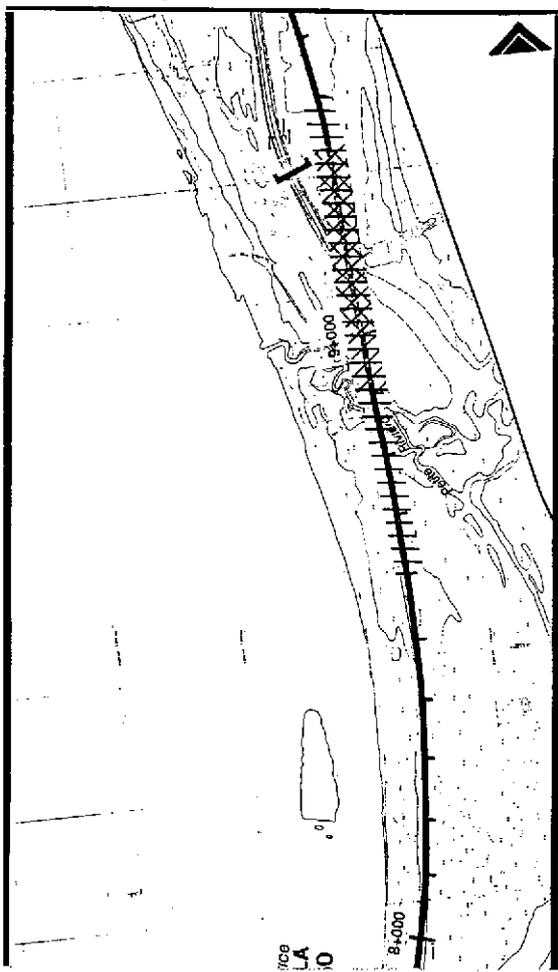
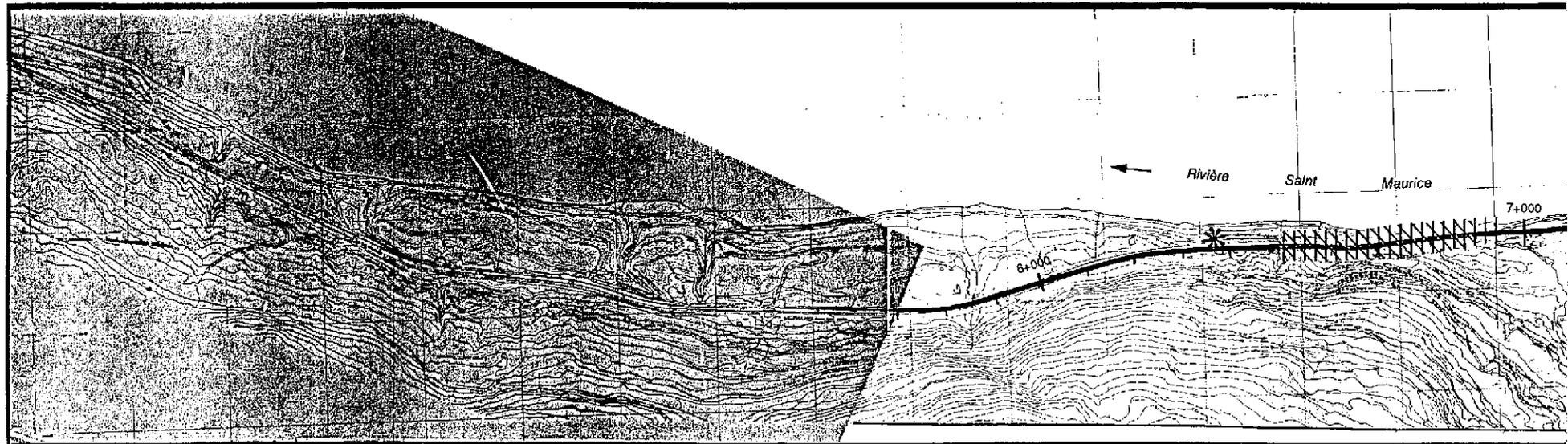
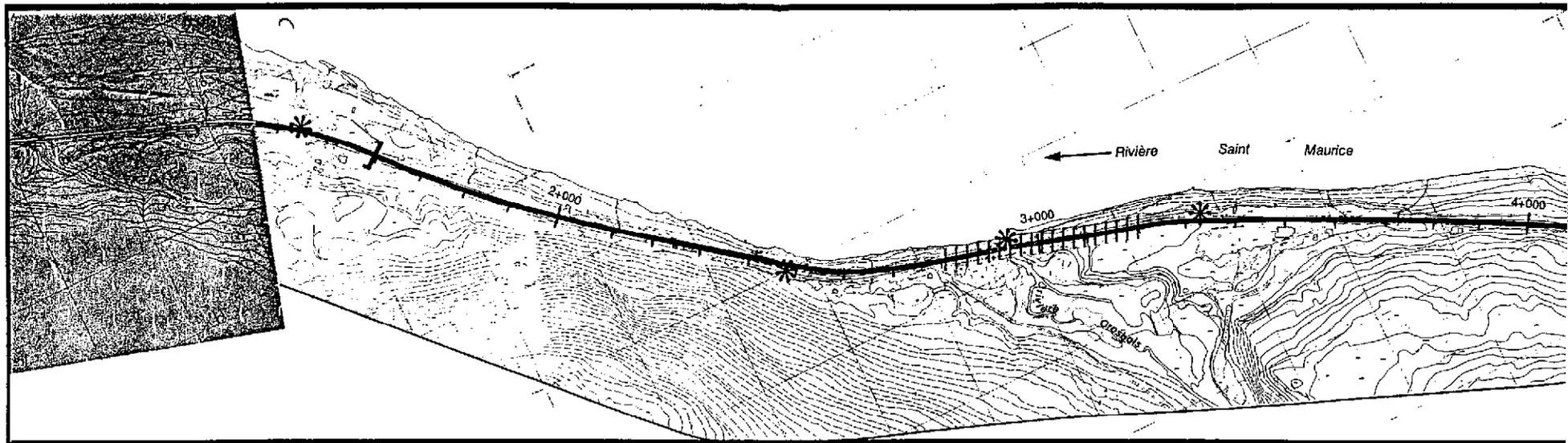


Figure 9
Les propositions de la commission
Section 150B et section 160A
 Sources de la carte de base : MTQ, étude d'impact sur l'environnement.
 Réaménagement de la route 155, Tronçon Grandet-Piles-La Tuque, Février 1989.

Proposées par le MTQ, Section 150	
total	(2 sites à 0 site)
anticipation	(47 % à 96 %)
et dépassement	(12 % à 34 %)



ÉCHELLE: 1: 8 000
 0 100 200 300 m
 EQUIDISTANCE: 1 mètre

<p>— 1+000</p> <p>[]</p>	<p>Tracé projeté</p> <p>Chainage</p> <p>Zone dangereuse sur la route actuelle (point noir)</p>	<p>//// Amélioration de la visibilité d'arrêt</p> <p>//// Amélioration de la visibilité d'anticipation</p> <p> Amélioration de la visibilité de dépassement</p>	<p>} Projet du MTO (tiré de Lupien, Document déposé D1)</p>	<p>* Point de vue</p> <p>— Modification proposée par la commission</p>
---------------------------	--	---	---	--

Bilan des au

Correction totale

Correction partie

Correction partie

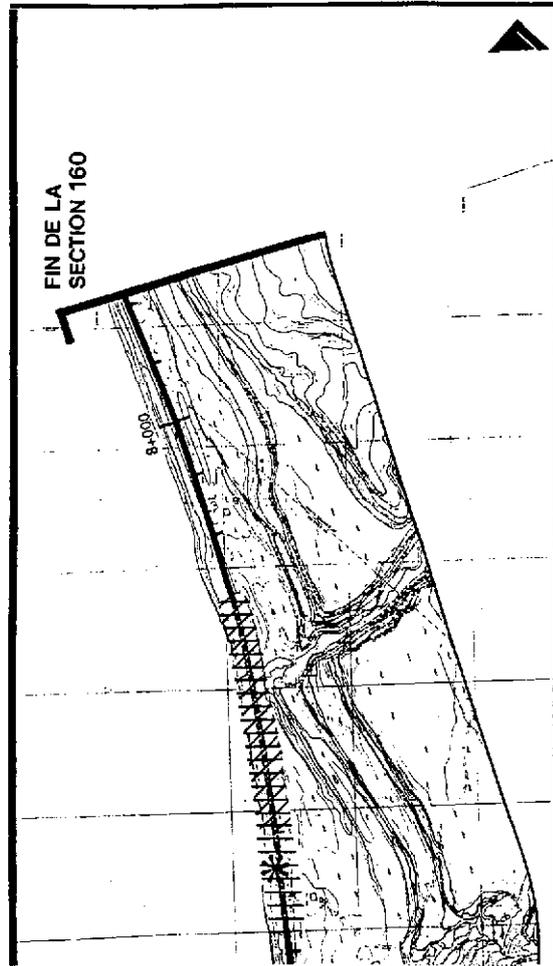
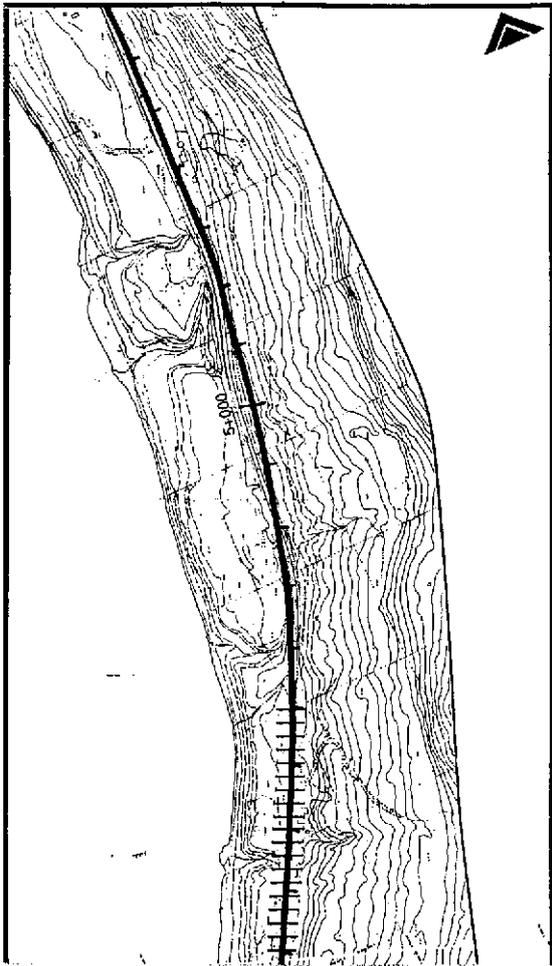


Figure 10
Les propositions de la commission
Section 160B
 Source de la carte de base : MTQ, Étude d'impact sur l'environnement,
 Réaménagement de la route 155, Troispion Grandes-Piles-La Tuque, Février 1989.

améliorations proposées par le MTQ, Section 160	
de la visibilité d'arrêt	(2 sites à 0 site)
de la visibilité d'anticipation	(67 % à 83 %)
de la visibilité de dépassement	(25 % à 44 %)

CHAPITRE 8

Conclusion

La commission considère que le projet du MTQ de réaménager cinq sections de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque est justifié. Par ailleurs, elle croit que le projet peut être modifié de manière à réduire les impacts environnementaux tout en atteignant quand même les objectifs d'amélioration de la sécurité et du niveau de service offert aux usagers de la route 155.

De manière plus précise, compte tenu du panorama exceptionnel de la vallée de la rivière Saint-Maurice et de son importance en tant qu'élément essentiel du potentiel récréo-touristique de la région, la commission a jugé que le promoteur a sous-estimé les impacts inhérents à la construction des murs de soutènement et à l'« artificialisation » des rives de la rivière Saint-Maurice. Elle est d'avis que le projet, tel que proposé, contribuerait à altérer de façon très significative la qualité visuelle du paysage entre Grandes-Piles et La Tuque. Le milieu visuel constitue, pour la commission, la composante de l'environnement la plus affectée par le projet de réaménagement de la route. Considérant qu'il existe des solutions qui sont réalisables à la fois sur les plans technique et économique, la commission propose de modifier le tracé de la route de manière à éliminer le besoin de construire des murs de soutènement et d'empiéter sur les berges de la rivière. À ce sujet, des propositions précises appuyées par des considérations techniques appropriées sont énoncées.

La commission souhaite également que les impacts qui ne peuvent être évités soient compensés, et non pas seulement atténués, de façon à empêcher que se détériore davantage ce tronçon de la route 155, qui a subi depuis plus de 20 ans des travaux de réfection successifs dont les impacts cumulés sont fort importants.

De plus, la commission fait état de propositions visant à améliorer davantage la sécurité de la route et le niveau de service offert aux usagers. Entre autres mesures, elle suggère le pavage des surlargeurs, l'aménagement de voies auxiliaires et de dépassement ainsi que le contrôle du poids des camions qui y circulent.

Enfin, la commission est d'avis que le pourcentage élevé de véhicules lourds circulant actuellement sur la route 155 pourrait freiner la promotion du tourisme dans la région en plus de causer une usure prématurée de la route. Par ailleurs, une décision doit inévitablement être prise quant à l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice. Le transport du bois par camions constitue une des solutions de remplacement possibles, ce qui aurait l'effet d'aggraver davantage les inconvénients du trafic lourd sur la route 155. En conséquence, la commission considère que le MTQ doit, à brève échéance et de concert avec les autres intervenants concernés, procéder à l'étude d'options pour réduire progressivement le trafic lourd sur la route 155.

Fait à Montréal, le 3 mars 1992



Johanne Gélinas, commissaire
présidente de la commission



Qusai Samak,
commissaire



Michel Bélanger,
commissaire

Avec la collaboration de madame Sylvie Desjardins, analyste.

ANNEXES

Annexe 1

Liste alphabétique des participants à l'audience

LISTE ALPHABÉTIQUE DES PARTICIPANTS À L'AUDIENCE

BORDELEAU, Claude	Mouvement Vert Haut Saint-Maurice
CARPENTIER, Prudent	
CHAREST, ALAIN	Mouvement Vert de la Mauricie
CHAGNON, François	
COSSETTE, Roger	Corporation municipale de la paroisse Saint-Roch-de-Mékinac
DESAULNIERS, Claudette	Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice
DESAULNIERS, Jules	Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice
DÉSAULNIERS, Robert	
DUCAS, Paul-Aimé	Conseil du travail de La Tuque
GAUTHIER, Claude	
GERVAIS, André	Municipalité de Grandes-Piles
GIGNAC, Marcel	
GIGNAC, Yolande	
GOUDREault, Réjean	Comité conjoint du réseau routier
HAMEL, Gaston	Comité conjoint du réseau routier
JOURDAIN, Robert	Corporation municipale de la paroisse Saint-Roch-de-Mékinac
LUSSIER, François	
LUSSIER, Jean-Claude	
MARTEL, Guy	Mouvement Vert Haut Saint-Maurice
MONGRAIN, Lucien	Municipalité de Boucher
VINCENT, Annick	

Annexe 2

Liste des documents déposés

LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

Dossier initial

- Avis de projet (14 juin 1982).
- Directive du ministère de l'Environnement (21 octobre 1982).
- Étude d'impact sur l'environnement, 4 volumes (étude d'impact, résumé, rapport complémentaire et dossier cartographique) (février 1989).
- Avis de recevabilité (17 avril 1990).

Documents déposés par la suite

Par le promoteur

- A1 Acétates utilisées par le ministère des Transports du Québec lors de la présentation du projet de réaménagement de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque. Première partie de l'audience publique. 12 novembre 1991. 22 pages.
- A2 *Évolution du trafic sur la route 155*. Données complémentaires au Tableau III de l'étude d'impact sur l'environnement. Ministère des Transports du Québec. 1 page.
- A3 Classification horaire des véhicules sur la route 155 à 3 km au nord de l'intersection de la route 159, Saint-Roch-de-Mékinac. Septembre 1988. Ministère des Transports du Québec. Service des relevés techniques. 2 pages.
- A4 *Mur Ter-Voile - Route 155*. Ministère des Transports du Québec. 1991. 4 pages.

- A5 *Projet de recherche Avantages des accotements pavés aux plans de la sécurité routière et des coûts d'entretien, et identification des possibilités d'implantation sur les routes principales et régionales en milieu rural au Québec.* Demande de subvention adressée par Vélo-Québec au ministère des Transports du Québec. Octobre 1991. 11 pages.
- A6 *Guide de présentation des projets dans le cadre du programme d'aide à la recherche-développement en transport.* Ministère des Transports du Québec. Direction de la recherche. Avril 1991. 8 pages.
- A7 Réponse du ministère des Transports du Québec à la demande de subvention de Vélo-Québec pour le projet de recherche *Avantages des accotements pavés aux plans de la sécurité routière et des coûts d'entretien.* 7 mars 1991. 1 page.
- A8 *Normes des ouvrages routiers.* Gouvernement du Québec. Dépôt légal 2^e trimestre 1983.
- A9 Réponses du ministère des Transports du Québec aux questions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (année d'atteinte du niveau de service D et statistiques d'accidents). 21 novembre 1991. 3 pages.
- A10 Décret numéro 1975-85 en date du 25 septembre 1985 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet *Réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles-La Tuque, Section 180.*
- A11 Réponses du ministère des Transports du Québec aux questions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 4 décembre 1991. 2 pages.
- A12 Réponses du ministère des Transports du Québec aux questions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 29 novembre 1991. 13 pages et 1 carte.
- A13 Photo représentant un écran végétal naturel semblable à ce qui sera réalisé dans la baie du camping de Saint-Roch-de-Mékinac. Ministère des Transports du Québec.

- A14 Réponses du ministère des Transports du Québec aux questions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 20 janvier 1992. 6 pages.
- A15 Décret du gouvernement du Québec concernant la soustraction d'un projet de remblayage sur le lit de la rivière Saint-Maurice de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée dans la section IV.I du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement. 10 juillet 1985.
- A16 Commentaires du ministère des Transports du Québec au sujet des documents déposés D1, D2 et D3. 24 février 1992. 2 pages.

Par les ministères et organismes gouvernementaux

- B1 *Le réseau routier*. Ministère des Affaires municipales. Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. 1991. 74 pages et 3 annexes.
- B2 *Étude sur des moyens de transport optionnels au flottage des bois sur la rivière Saint-Maurice*. Ministère de l'Environnement et ministère de l'Énergie et des Ressources. 3 volumes (aspect environnemental, aspect technique et annexe cartographique).
- B3 *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*. Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement. 1987. 98 pages.
- B4 *Guide touristique du Coeur-du-Québec*. Association touristique du Coeur-du-Québec. Ministère du Tourisme. 7^e édition. 1991-1992. 96 pages.
- B5 *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*. Ministère des Transports. Dépliant.
- B6 *Loi sur l'aide au développement touristique*. Éditeur officiel du Québec. 1990.

- B7 *Schéma d'aménagement régional*. Municipalité régionale de comté de Mékinac. 26 mai 1988. 181 pages et 2 annexes.
- B8 *Plan d'urbanisme de Boucher*, MRC de Mékinac. Juin 1990. 5 volumes.
- B9 *Loi sur l'expropriation*. Éditeur officiel du Québec. 1990.
- B10 Revue Justice. *À vos marques*. Septembre 1988. Vol.X, n° 7.
- B11 Hydro-Québec. *Le Saint-Maurice. Études en vue de l'aménagement de trois nouvelles centrales. Centrale des Rapides de la Chaudière, Centrale des Rapides des Coeurs, Centrale des Rapides Manigance*. Bulletin 1. Juin 1990. 8 pages.
- B12 Hydro-Québec. *Le point sur les projets du Saint-Maurice*. Bulletin 1. Octobre 1991. 11 pages.
- B13 *Droit au but. L'expropriation*. Ministère de la Justice. Direction des communications. 1988. Dépliant.
- B14 Jugement. Cour du Québec. Chambre de l'expropriation. Procureur général du Québec et le ministre des Transports c. Jean-Claude Chicoine et Clément Chicoine. Dossier no : 34-000009-862. 15 février 1990. 28 pages.
- B15 Lettre de M. Daniel Dubeau, Vice-président Environnement, Hydro-Québec à M. Pierre Paradis, ministre de l'Environnement au sujet de l'abandon de l'avant-projet *Centrale des rapides Manigance* et du retrait de l'avis de projet. 26 juillet 1991. 2 pages.
- B16 *Sites autorisés de dépôt de matériaux secs*. Ministère de l'Environnement du Québec. Direction régionale de la Mauricie et des Bois-Francs. 6 juin 1991. 2 pages.
- B17 *La Saint-Maurice. Une rivière en danger*. Ministère de l'Environnement du Québec. Direction régionale de l'assainissement de l'eau et Direction des études du milieu aquatique. 1985. 27 pages.

- B18 Rapport du Comité d'étude sur le flottage présenté à M. Clifford Lincoln, ministre de l'Environnement et à M. Albert Côté, ministre délégué aux Forêts. Juin 1988. 23 pages et 4 annexes.
- B19 Carte et photos de la route forestière reliant Lac-à-Beauce à Hervey-Jonction. Ministère des Forêts (Montage photos couleur disponible au bureau de consultation du BAPE à Montréal).
- B20 *Étude de la pêche printanière sur le Saint-Maurice*. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Direction régionale Mauricie/Bois-Francs. 1979. 10 pages.
- B21 *Recensement de la pêche sous la glace*. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Direction régionale Mauricie/Bois-Francs. 1964. 1 page.
- B22 *Plan d'urbanisme de Saint-Roch-de-Mékinac*, MRC de Mékinac. Mai 1990. 5 volumes et 4 cartes (les cartes sont disponibles au bureau de Montréal seulement).
- B23 *Identification de la faisabilité des coûts et des impacts du transport terrestre du bois flotté en aval de La Tuque sur la rivière St-Maurice*. Ministère de l'Environnement, ministère des Forêts et ministère des Transports. Rapport final. Septembre 1991. 202 pages.
- B24 Extraits de l'étude d'impact sur le réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, **section 180**. Ministère de l'Environnement. Rapport final. Octobre 1984. 22 pages.
- B25 Extraits du Règlement de zonage de Grandes-Piles, préparé par Nove Environnement Inc. 12 pages.
- B26 Rapport hydraulique préparé par le ministère des Transports en date du 10 avril 1990, relativement à la section 130 de la route 155. 8 pages.
- B27 Lettre adressée au ministère de l'environnement du Québec par la Municipalité régionale de comté de Mékinac en date du 31 octobre 1991 relativement au plan de flottage 1992. 5 pages.

B28 Informations supplémentaires adressées à la commission par le ministère des Transports du Québec, Direction régionale de Mauricie/Bois-Francs, 13 janvier 1992, 2 pages.

Par le public

C1 Lettre de M. Jean-Claude Lussier adressée à Mme Johanne Gélinas en date du 6 novembre 1991, 3 pages.

C2 *Étude sur le trafic lourd à l'intérieur de la municipalité de La Tuque.* Conseil du travail La Tuque et de la région. F.T.Q. - C.T.C. 1985. 25 pages.

C3 *Étude sur le trafic lourd à l'intérieur de la municipalité de La Tuque.* Conseil du travail La Tuque et de la région. F.T.Q. - C.T.C. 1988. 74 pages.

C4 Lettre adressée au ministre de l'Environnement et au ministre délégué aux Forêts par le Regroupement des usagers de la rivière Saint-Maurice relativement au rapport du comité d'étude sur le flottage et ses recommandations en date du 29 novembre 1988. 7 pages.

C5 Article de journal transmis par M. Alain Charest, tiré du *Coopérateur forestier*, novembre 1991, vol. 5, no 9, 1 page.

C6 Commentaires de M. Jean-Claude Lussier au sujet des documents déposés D1, D2 et D3. 17 février 1992. 2 pages.

Autres documents

D1 Projet de réaménagement de cinq sections de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque - Évaluation de l'amélioration de la sécurité routière. Rapport final préparé par Claude Lupien. Janvier 1992. 43 pages et 1 annexe.

D2 Projet de réaménagement de cinq sections de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque. Rapport final préparé par Vélo Conseils. Janvier 1992. 32 pages et 3 annexes.

- D3 Projet de réaménagement de cinq sections de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque. Rapport final préparé par Philippe Manseau, ingénieur et Karsten G. Baass, ingénieur. 7 février 1992. 80 pages et 4 annexes.

Annexe 3

Liste des mémoires

LISTE DES MÉMOIRES

Mémoires

- M-1 LESSARD, Robert. *Mémoire*, 3 pages.
- M-2 LUSSIER, Jean-Claude. *Mémoire*, 21 novembre 1991, 4 pages.
- M-3 LUSSIER, Robert, *Mémoire*, 3 pages.
- M-4 THIBEAULT, Caroline et al., *Mémoire*, 30 novembre 1991, 2 pages.
- M-5 GIGNAC, Yolande et Marcel. *Mémoire*, 5 décembre 1991, 2 pages et une carte.
- M-6 MUNICIPALITÉ DE GRANDES-PILES. *Mémoire*, Décembre 1991, 2 pages.
- M-7 CHAGNON, François. *Mémoire*, 10 décembre 1991, 1 page.
- M-8 LUSSIER, François. *Mémoire*, 22 novembre 1991, 12 pages et 2 annexes.
- M-9 CLUB CYCLIQUE MAURICIE. *Mémoire*, 12 décembre 1991, 2 pages.
- M-10 COMITÉ CONJOINT DU RÉSEAU ROUTIER. *Mémoire*, 13 décembre 1991, 58 pages.
- M-11 DÉSAULNIERS, Robert. *Mémoire*, 13 décembre 1991, 2 pages.
- M-12 MUNICIPALITÉ DE BOUCHER. *Résolution*, 2 décembre 1991, 1 page.
- M-13 MOUVEMENT VERT HAUT SAINT-MAURICE INC. *Lettre mémoire*, 11 décembre 1991, 5 pages.
- M-14 LE REGROUPEMENT DES USAGERS DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE. *Mémoire*, Décembre 1991, 12 pages et 3 annexes.

M-15 CORPORATION MUNICIPALE DE LA PAROISSE SAINT-ROCH-
DE-MÉKINAC. *Mémoire*, 13 décembre 1991, 2 pages.

M-16 CARPENTIER, Prudent. *Mémoire*, 3 pages et 4 annexes.

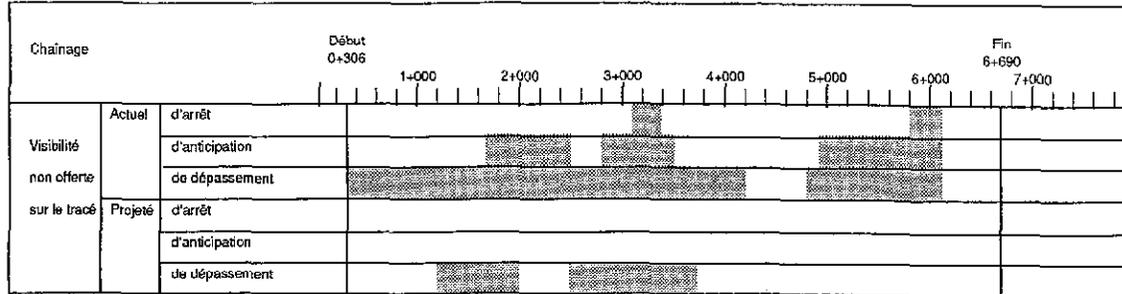
Présentation verbale

DUCAS, Paul-Aimé. Conseil du travail de La Tuque. 18 décembre
1991.

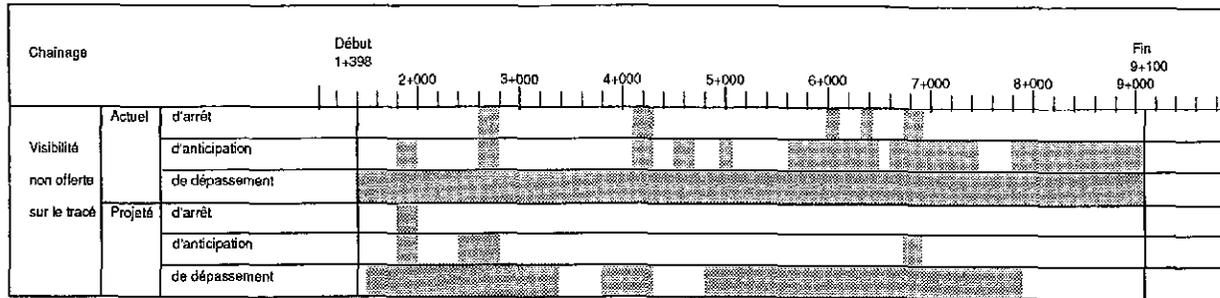
Annexe 4

Caractéristiques de visibilité du tracé

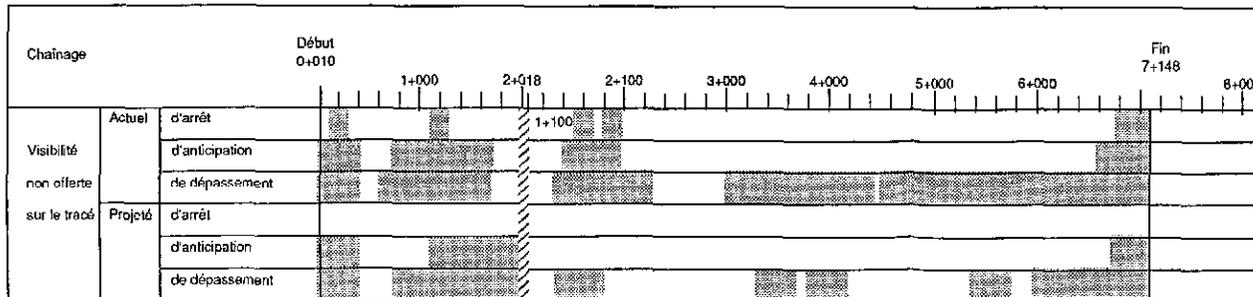
CARACTÉRISTIQUES DE VISIBILITÉ DU TRACÉ



SECTION 110



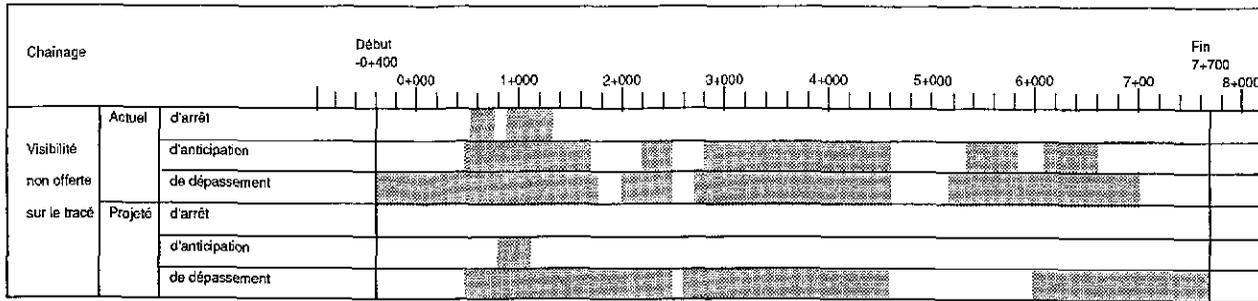
SECTION 130



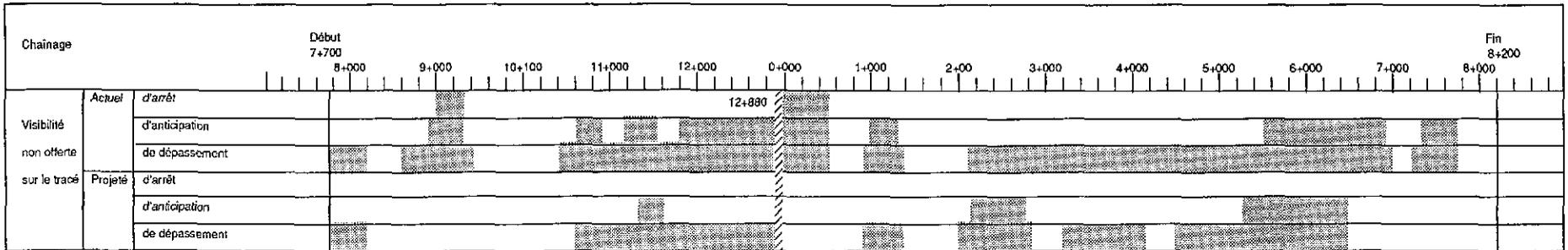
SECTION 140

(Selon Lupien, document déposé D1)

CARACTÉRISTIQUES DE VISIBILITÉ DU TRACÉ (suite)



SECTION 150



SECTION 160

(Selon Lupien, document déposé D1)

Annexe 5

La procédure d'expropriation

LA PROCÉDURE D'EXPROPRIATION

Cette annexe présente la procédure suivie par le MTQ lors de la réalisation de projets nécessitant des expropriations, telle qu'expliquée en audience publique par Mme Lise Talbot (transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 72). Elle expose ensuite les étapes à franchir lorsque des ententes de gré à gré s'avèrent impossibles à réaliser et que les parties doivent soumettre leur litige à la Chambre de l'expropriation.

La procédure du MTQ

Lorsque le promoteur obtient les autorisations du gouvernement lui permettant de réaliser son projet, il prépare les plans et devis finaux de la route, le plan d'arpentage légal et détermine précisément l'emplacement de l'emprise et les propriétés affectées. Se succèdent ensuite les étapes suivantes:

- un avis par courrier est envoyé au propriétaire dont le terrain est touché par le projet. Cet avis précise les numéros de lots et la superficie de terrain que le MTQ entend acquérir. Le promoteur suggère au propriétaire de se choisir un notaire pour un éventuel transfert de propriété ;
- l'évaluateur du MTQ visite les lieux et fait un relevé des améliorations au sol qui sont situées dans l'emprise, en évalue la valeur au marché ainsi que les autres dommages découlant directement de l'expropriation. Selon le juge Léon Nichols, président de la Chambre de l'expropriation, il est approprié dès cette étape pour le propriétaire d'embaucher lui aussi un évaluateur.

On n'est jamais trop bien préparé trop tôt.

(Juge Léon Nichols, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 79) ;

- l'évaluateur du MTQ informe le propriétaire des modalités d'acquisition et procède, le cas échéant, à une offre d'achat ;

- le propriétaire est en droit d'accepter ou de refuser l'indemnité offerte et une négociation s'amorce entre ce dernier et le promoteur. À cette étape :

[...] l'évaluateur en profite pour prendre beaucoup d'éléments qu'il ne pouvait pas savoir, parce que chaque exproprié subit des dommages que bien souvent lui seul est au courant et c'est à lui de les démontrer, parce que l'évaluateur qui va sur les lieux ne peut pas connaître chacune des propriétés en détail.

(Mme Lise Talbot, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 74) ;

- s'il y a entente, le paiement final de l'indemnité sera versé lors de la passation du contrat de vente chez le notaire. À défaut d'entente, les procédures d'expropriation sont entreprises et le dossier est déposé à la Chambre de l'expropriation. Il est à souligner que régulièrement, à cause des échéanciers serrés de construction et de la longueur des négociations avec les propriétaires, le MTQ initie dès le départ les procédures d'expropriation.

On initie toute la procédure pour prendre possession rapidement, parce que ça c'est la loi qui nous permet de le faire.

(Mme Lise Talbot, transcription de la séance du 13 novembre 1991, p. 75).

La procédure devant la Chambre de l'expropriation

S'il n'y a pas d'entente entre le MTQ et le propriétaire, la Chambre de l'expropriation devra trancher le litige et fixer l'indemnité. Le texte qui suit est tiré de la brochure du ministère de la Justice, intitulée *Droit au but. L'expropriation*, publiée en 1988.

Étapes de l'expropriation

Le MTQ doit d'abord déposer au greffe de la Chambre de l'expropriation un plan et une description de la parcelle à exproprier signés par un arpenteur-géomètre.

Il doit ensuite faire parvenir au propriétaire un avis d'expropriation mentionnant les éléments suivants :

- le numéro du lot visé par l'expropriation ;
- les motifs de l'expropriation ;
- le délai dont l'exproprié dispose pour comparaître devant la Chambre de l'expropriation, soit 15 jours ;
- le délai dont l'exproprié dispose pour contester le droit à l'expropriation devant la Cour supérieure, soit 30 jours ;
- l'obligation de l'exproprié de lui déclarer par écrit, dans les 15 jours suivant la signification de l'avis, les noms et adresses de ceux, locataires ou non, qui occupent la parcelle, le cas échéant, et les conditions de leurs baux ou occupations.

Il faut souligner que l'exproprié doit aviser tout nouveau locataire des procédures en cours, à défaut de quoi il pourrait être poursuivi si cette personne subissait des dommages reliés à l'expropriation.

Enregistrement de l'avis

Dans les 20 jours suivant la signification de l'avis à l'exproprié, le MTQ doit faire enregistrer celui-ci au bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement où est située la terre de ce dernier. Il doit joindre à cet avis des copies de l'acte autorisant l'expropriation et des documents qu'il a fait parvenir à la Chambre de l'expropriation. Si le MTQ ne respectait pas ces conditions, l'exproprié pourrait demander la radiation de l'enregistrement.

Contestation du droit à l'expropriation

Si l'exproprié désire contester le droit du MTQ à exproprier une partie de sa terre, c'est à la Cour supérieure qu'il doit s'adresser. Il a 30 jours pour le faire à compter du moment où l'avis d'expropriation lui est signifié. À moins que le MTQ invoque des raisons graves pour poursuivre les procédures d'expropriation, celles-ci sont suspendues par la contestation et ce, jusqu'à la décision de la Cour. Si la Cour autorise la poursuite des procédures et qu'elle donne ensuite raison à l'exproprié, ce dernier pourra exiger des dommages du MTQ.

Avis aux locataires et occupants

Le MTQ doit, dans les 15 jours où il reçoit les renseignements sur ceux, locataires ou non, qui occupent la parcelle à exproprier, les aviser des procédures en cours et de leur obligation de se présenter devant la Chambre de l'expropriation dans les 15 jours suivants. Il doit également soumettre cet avis à la Chambre de l'expropriation.

Comparution

Après avoir reçu l'avis d'expropriation, l'exproprié a 15 jours pour comparaître devant la Chambre de l'expropriation par écrit, en personne ou par l'intermédiaire de son avocat.

Acceptation de l'offre

Si l'exproprié accepte l'offre du MTQ, il n'a qu'à s'entendre sur les modalités de paiement et de délaissement de la parcelle de terre expropriée. Une déclaration détaillée de ce règlement signée par le MTQ et l'exproprié, ou leurs avocats respectifs, doit être déposée au greffe de la Chambre de l'expropriation.

Refus de l'offre

Il pourrait arriver que l'exproprié ne conteste pas le droit à l'expropriation mais qu'il refuse l'indemnité offerte, la jugeant insuffisante. Dans ce cas, c'est la Chambre de l'expropriation qui, après enquête et audition des parties, fixe le montant de l'indemnité définitive et transmet une copie de sa décision au protonotaire de la Cour supérieure.

Pour cela, l'exproprié doit dans les 60 jours suivant le moment où l'avis d'expropriation lui est signifié, présenter à la Chambre de l'expropriation une déclaration indiquant de façon détaillée le montant réclamé. Le montant global doit y être réparti selon tous les éléments considérés : les bâtiments, le terrain, les frais d'expertise, les dommages, etc. Le MTQ doit faire de même pour ce qui est du montant offert.

Si l'exproprié conteste le droit à l'expropriation et que la Cour supérieure ne lui donne pas raison, il doit alors produire ces documents au plus tard 30 jours après que la Cour a rendu sa décision. La Chambre de l'expropriation

fixe alors une date pour entendre sa cause. Si l'exproprié ou une autre des parties désire utiliser un rapport d'expertise, celui-ci doit être déposé au greffe de la Chambre, en trois exemplaires, plus autant d'exemplaires qu'il y a de parties, au plus tard 15 jours avant la date fixée pour l'audition de la cause. Le greffier en transmet une copie à chacune des parties.

Audition

Lors de l'audition, l'exproprié peut, tout comme le MTQ, interroger des témoins qu'il a choisi (évaluateurs, arpenteurs-géomètres, etc.). Il doit par ailleurs, produire les documents nécessaires pour soutenir sa réclamation. C'est au MTQ de prouver que l'indemnité offerte pour la parcelle expropriée est suffisamment élevée. Par contre, c'est l'exproprié ou ses locataires et occupants qui doivent prouver le bien-fondé de toute autre réclamation, notamment pour des dommages anticipés reliés à l'expropriation.

Indemnité

L'indemnité comprend la valeur marchande de la parcelle de terre et le montant des dommages directement reliés à l'expropriation : déplacements, perte de loyers, frais d'expertise, etc. Il faut souligner que l'évaluation municipale ne peut servir de base au calcul de l'indemnité versée en cas d'expropriation. Pour les locataires ou occupants de la parcelle expropriée, l'indemnité qui leur est destinée est fixée à l'équivalent de trois mois de loyer et aux frais de déménagement à moins qu'ils ne prouvent que les dommages subis représentent une somme supérieure. En outre, si l'exproprié considère que le reste de sa terre ne peut plus être convenablement utilisé à cause de l'expropriation de la parcelle nécessaire aux travaux du MTQ, il peut demander à la Chambre de l'expropriation d'ordonner l'expropriation complète de sa terre.

Montant versé par anticipation

En attendant que la Chambre fixe l'indemnité définitive, le MTQ peut néanmoins obtenir le transfert de propriété de la parcelle et en prendre possession. Pour ce faire, il doit toutefois verser à l'exproprié, ainsi qu'à ses locataires et occupants, une partie substantielle de l'indemnité offerte. Dans le cas de l'exproprié, cette indemnité provisionnelle doit être égale à au moins 70 % du montant offert ou de l'évaluation municipale de la parcelle expropriée, le montant retenu étant le plus élevé des deux. Pour ce qui est des

locataires et occupants, le MTQ doit leur verser une indemnité provisionnelle égale à trois mois de loyer.

Désistement

Avant de verser quelque indemnité que ce soit, le MTQ peut changer d'avis et décider de ne plus exproprier la parcelle de terre. Après en avoir reçu l'autorisation de la Chambre de l'expropriation, il doit en aviser l'exproprié ainsi que les locataires et occupants. Si l'exproprié l'exige, la Chambre peut lui accorder une indemnité pour les dommages résultant du désistement du MTQ. Il doit soumettre sa demande en ce sens dans les jours suivant la réception de l'avis de désistement.

Ordonnance de la Chambre de l'expropriation

La Chambre de l'expropriation fixe par une ordonnance l'indemnité qui doit être versée à l'exproprié. Cependant, pour que cette ordonnance puisse être exécutée, c'est-à-dire pour qu'une indemnité puisse être versée, il faut que l'exproprié ou le MTQ en dépose une copie conforme au greffe de la Cour supérieure. La partie qui fait ce dépôt doit au préalable aviser l'autre de la date du dépôt car le délai pour en appeler de cette ordonnance commence à courir à compter de cette date.

Inscription en appel

Si l'exproprié ou le MTQ ne sont pas satisfaits de l'indemnité fixée par l'ordonnance de la Chambre de l'expropriation, ils peuvent en appeler à la Cour d'appel. Dans le cas de l'exproprié, l'indemnité doit être inférieure d'au moins 1 000 \$ au montant réclamé. Pour ce qui est du MTQ, elle doit être d'au moins 1 000 \$ supérieure au montant qu'il offrait. L'appel doit être fait dans les 30 jours suivant le moment où une copie de l'ordonnance est déposée au greffe de la Cour supérieure par l'une des parties. Une fois ce délai écoulé, l'ordonnance s'applique.

Transfert de propriété

Une dernière étape précède la prise de possession : le transfert de propriété. Ce transfert peut être fait de trois façons.

Enregistrement d'un avis de transfert de propriété

Le MTQ doit d'abord signifier à l'exproprié l'avis de transfert de propriété et ensuite le faire enregistrer. Cependant, il doit s'être écoulé au moins 90 jours depuis l'enregistrement de l'avis d'expropriation.

L'avis de transfert de propriété doit indiquer le montant que le MTQ a offert à l'exproprié. Il doit en outre être accompagné de pièces établissant que l'indemnité provisionnelle a été versée ou qu'elle a été déposée pour le compte de l'exproprié au greffe de la Cour supérieure et que l'avis lui a bel et bien été signifié. Enfin, l'avis de transfert doit indiquer la date où le MTQ prendra possession de la parcelle expropriée.

Après avoir fait enregistrer cet avis, le MTQ doit le déposer au greffe de la Chambre de l'expropriation. Si le MTQ ne respectait pas ces conditions, l'exproprié pourrait demander à la Cour supérieure, dans les 15 jours après avoir reçu l'avis de transfert, d'interdire l'enregistrement de cet avis ou sa radiation.

Procédure d'urgence

S'il existe une urgence telle que tout retard de transfert de propriété risque d'entraîner pour le MTQ un préjudice considérable, celui-ci peut demander à la Cour supérieure l'autorisation de procéder à un transfert de propriété avant l'expiration du délai habituel de 90 jours. Cela, à la condition que l'exproprié ou ses locataires et occupants ne souffrent pas pour autant d'un préjudice irréparable et que l'indemnité provisionnelle ait été versée ou déposée. Si la Cour supérieure accorde cette autorisation, l'enregistrement de son jugement permet au MTQ de prendre possession de la parcelle expropriée.

Homologation de l'ordonnance de la Chambre de l'expropriation

Si le MTQ n'enregistre pas l'avis de transfert de propriété et n'a pas recours à la procédure d'urgence, il peut devenir propriétaire de la parcelle expropriée en déposant au bureau d'enregistrement de la division où est située la terre une copie de l'ordonnance de la Chambre de l'expropriation. Cette copie doit être accompagnée d'un certificat du protonotaire de la Cour supérieure attestant que cette ordonnance a bel et bien été déposée au greffe de cette cour et de pièces prouvant que l'indemnité a été versée ou qu'elle a été déposée au compte de l'exproprié au même greffe. Le MTQ peut alors prendre

possession de la parcelle 15 jours après le dépôt de l'ordonnance au bureau d'enregistrement.

Prise de possession forcée

Si l'exproprié ou ses locataires et occupants résistent à la prise de possession, le MTQ peut obtenir de la Cour supérieure l'émission d'un bref ordonnant leur expulsion.

Paiement des frais

L'expropriant (le MTQ) doit rembourser les frais judiciaires et les frais d'expertise, en tout ou en partie, suivant la décision de la Chambre. Il doit aussi rembourser les frais d'avocat de l'exproprié à l'exception des frais extrajudiciaires, qui sont à la charge de l'exproprié.