



ROUTE 116, PRINCEVILLE-PLESSISVILLE
COMMENTAIRES SUR LE DECRET # 855-87
CONCERNANT LA DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'AUTORISATION

551893

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

CANQ
TR
GE
EN
644

TABLE DES MATIÈRES

Commentaires sur le décret # 855-87 concernant
la délivrance d'un certificat d'autorisation
pour la réalisation du projet de réaménagement
de la route 116, tronçon Princeville/Plessisville

ANNEXE 1: Décret # 3734-80

ANNEXE 2: Décret # 855-87

ANNEXE 3: Profil en travers type "B"

ANNEXE 4: Le propriétaire riverain et
l'accès à la voie publique

ANNEXE 5: Demande de modification du décret # 855-87

COMMENTAIRES SUR LE DÉCRET # 855-87
CONCERNANT LA DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT
D'AUTORISATION POUR LA RÉALISATION DU
PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 116
TRONÇON PRINCEVILLE/PLESSISVILLE

Le décret concernant le certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de réaménagement de la route 116 entre Princeville et Plessisville soulève plusieurs interrogations et pose un certain nombre de problèmes. Ceci amène par conséquent à formuler plusieurs commentaires particulièrement reliés à la première condition de ce décret. Ce texte présente donc l'analyse du décret et propose des recommandations en terme d'actions administratives et techniques à entreprendre.

1. LE FOND, LA FORME ET L'ASPECT LÉGAL DU DÉCRET.

1.1. Le décret # 855-87 (3 juin 1987) VS
le décret # 3734-80 (3 décembre 1980)

Le paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (décret # 3734-80, voir annexe 1) assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la construction, la reconstruction ou l'élargissement sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus. Tout projet à l'intérieur d'une largeur de 35 mètres et inférieure à 4 voies ne nécessite donc pas une demande de certificat d'autorisation et ne prévoit pas l'implication du gouvernement pour l'émission d'un décret. La condition 1 intégrée au décret # 855-87 (voir annexe 2) exigerait, qu'en cas de réalisation de projet, le réaménagement de la route soit fait à l'intérieur de l'emprise actuelle, qui est d'environ 31 mètres. Il nous apparaît donc que la décision gouvernementale est plus restrictive dans l'application de recommandations ponctuelles que dans le cadre général de la réglementation existante. Il faut s'interroger sur le sens de ce décret (# 855-87) où par l'entremise d'une procédure environnementale, il est imposé une condition plus coercitive que le règlement relatif à cette même procédure ne le prévoit.

L'utilisation de ce décret, de par le précédent qu'il créerait, risquerait donc de permettre la modification de la nature même de différents projets en deçà d'un seuil déjà régi et décidé.

1.2 Non assujettissement à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement

La première condition du décret apparaît également sujette à interrogations sous une autre facette de l'aspect légal.

D'abord le décret a été émis grâce au pouvoir accordé au gouvernement, par l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement, lequel spécifie qu'il (le gouvernement) peut délivrer un certificat pour la réalisation d'un projet.

Le lien entre le certificat d'autorisation de réalisation et le certificat d'autorisation de construction est assuré par l'article 31.7: "Toute décision rendue en vertu des articles 31.5 ou 31.6 lie le sous-ministre lorsque celui-ci exerce par la suite les pouvoirs prévus aux articles 22, 32 ou 54".

Les projets sur lesquels les pouvoirs du sous-ministre s'appliquent en vertu de l'article 22 sont définis par le Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (A.C. 3789-75) amendé par le décret 3734-80. On peut y lire que certains projets sont soustraits à l'application des articles 22, 23 et 24 de la Loi dont ceux prévus au paragraphe (f) de l'article 2:

"la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une rue municipale et la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour moins de quatre voies de circulation ou dont l'emprise possède une largeur moyenne inférieure à 35 mètres ou dont la longueur de 1 kilomètre ou moins, d'une route

d'une longueur de 2 kilomètres ou moins destinée à des fins d'exploitation forestière, minière ou énergétique dont la durée d'utilisation est prévue pour moins de 15 ans et qui entraîne un déboisement sur une largeur moyenne inférieure à 35 mètres, d'un chemin privé ainsi que d'une route ou autre infrastructure routière dans une emprise qui, à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe, appartient déjà à l'initiateur du projet".

L'analyse du texte de la Loi et des Règlements forcent donc à stipuler que la décision rendue en vertu de l'article 31.5 (certificat d'autorisation) ne peut lier le sous-ministre de l'Environnement puisque les projets sur lesquels s'appliquent son pouvoir conféré par l'article 22 n'incluent pas la reconstruction à deux voies d'une route à l'intérieur d'une emprise de 35 mètres.

La reconstruction de la route 116, Princeville-Plessisville, à l'intérieur de l'emprise actuelle et même d'une emprise inférieure à 35 mètres peut donc toujours se faire sans être tenu sur le plan légal de procéder à une demande d'obtention du certificat d'autorisation de construction.

1.3 La forme du décret

1.3.1 Le décret, ce qu'il est

La formulation générale de la première page du décret, les nombreuses références au projet initial du ministère des Transports, de même que l'intégration d'un paragraphe signifiant la satisfaction du gouvernement envers l'étude d'impact portant sur le réaménagement de la route 116 à quatre voies contiguës laissent l'évidente et normale impression que le projet retenu par le gouvernement s'avère bien être le projet du ministère des Transports tel que présenté à l'étude d'impact.

La première condition rompt avec cette vision normale. En effet, elle réfère à un réaménagement de la route à 2 voies à l'intérieur de l'emprise actuelle, projet qui ne comporte aucun rapport avec la demande d'autorisation acheminée au Ministre de l'Environnement en date du 19 février 1985. Il s'agit en fait d'un projet étranger, n'ayant fait l'objet d'aucune demande de la part du Ministère, et qui de plus ne repose sur aucune donnée reconnue par celui-ci, et change la nature du projet ayant fait l'objet de sa demande.

En somme, le décret comporte un vice de forme dans le sens que les prémices du décret sont formulées comme une autorisation à la demande déjà faite par le Ministre alors que les conditions, qui y sont attachées, s'avèrent négatives et sans lien avec l'essence même de la demande et rendraient, par leur application, inopérante l'autorisation du projet tel que demandée à l'origine par le promoteur. En conséquence, sa correction devient nécessaire afin d'éviter toute équivoque.

1.3.2 Le décret, ce qu'il aurait dû être

En réalité le libellé du décret aurait dû porter sur la seule demande du ministère des Transports, et à ce titre, une seule alternative était possible quant à la décision pouvant être rendue par décret, à savoir:

- a) l'acceptation du projet avec ou sans condition(s), et si condition(s), il y a, celle(s)-ci aurait(ent) dû strictement préciser certaines modalités, par exemple; les améliorations à apporter aux aspects du projet ayant des incidences environnementales ou encore les précautions à prendre afin de s'assurer que certains paramètres environnementaux ne soient pas oubliés lors de la préparation du projet et dans toutes les étapes de son cheminement. Tout ceci évidemment dans le cadre de la demande formulée par le ministère des Transports;
- b) le refus du projet accompagné des raisons motivant ce refus.

En autorisant le Ministre des Transports à réaliser un projet pour lequel il n'a fait aucune demande au Ministre de l'Environnement, et pour lequel dans ce cas-ci, il n'a pas à effectuer de demande au sens de la Loi, par le biais d'un décret gouvernemental, il n'est tout simplement pas répondu à la question posée. De plus, en décrétant une ligne de conduite à

suivre très différente de celle voulue par le ministère des Transports, il y a substitution par ce fait, au ministère lui-même comme décideur et responsable des types d'interventions à réaliser dans un domaine relevant directement de sa compétence.

On ne peut donc pas parler de surveillance environnementale d'un projet mais bien d'une certaine forme d'ingérence parce qu'elle met directement en doute la compétence du ministère des Transports à planifier et décider des actions qu'il prévoit entreprendre dans le cadre de ses propres responsabilités. La proposition de décret ne pouvait contenir qu'une acceptation avec ou sans modification, ou un refus du projet, non lui en substituer un différent, puisque le Ministère ne proposait aucune autre solution de reconstruction les ayant toutes étudiées et déjà rejetées.

2. IMMIXTION SUR LE PLAN TECHNIQUE

Il importe de signaler que contrairement aux décrets obtenus antérieurement qui intégraient des conditions accessoires, ce décret affecte la substance même du projet dans ses données les plus techniques. Tel qu'on peut le constater par la rhétorique qui suit, il y est vu également un précédent en terme d'atteinte à l'application des normes de design propres au ministère des Transports du Québec, basée sur une expertise internationale.

L'aspect technique de cette décision ne peut d'ailleurs être appliqué puisque l'élargissement des voies et des accotements tel que préconisé, à l'intérieur de l'emprise actuelle, se fera aux dépens du profil des pentes aux fossés; lequel est déjà prononcé. L'accentuation du profil des pentes, qui en découle, s'avère contraire aux règles de l'art lesquelles reposent sur différents critères dont l'aspect sécuritaire totalement ignoré dans ce cas. D'ailleurs, il est noté que le décret tient sous silence la notion des pentes aux fossés. Pourtant, dans le concept d'une infrastructure routière, les pentes aux fossés sont aussi fondamentales que les voies de roulement et les accotements, lesquels ont été, eux, intégrés au décret.

2.1 Les pentes aux fossés

Le tableau 1 démontre que la route actuelle comporte un pourcentage relativement important de fortes pentes aux fossés, lesquelles, il est facile de se l'imaginer, s'avèrent très peu sécuritaires. Il est à souligner que M. Claude Dussault, conseiller en sécurité routière, engagé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, spécifiait lui-même cette

situation dans son étude. Ce dernier stipule: "Parmi toutes les observations que nous avons effectuées sur le terrain, la profondeur et la pente abrupte des fossés est celle qui a retenu davantage attention". Il a également observé que "les fossés non protégés par les barrières de sécurités constituent de véritables petits canyons et de formidables pièges à véhicules". Par ailleurs, le tableau 1 montre que les pentes aux fossés 1V:4H et plus sont de l'ordre de 38,1 %.

TABLEAU 1: Les pentes aux fossés relatives à la largeur de l'emprise et au profil en travers.

Pentes	POURCENTAGE		
	Route actuelle (31 mètres)	Projet retenu par décret (31 mètres)	Seuil minimum du MTQ pour une route à 2 voies (35 mètres)
1V: 1,9H et moins	8,9	13,1	
1V: 2H	7,7	11	27
1V: 2,5H	18,5	17,9	
1V: 3H	17,3	13,7	25
1V: 3,5H	9,5	12,5	
1V: 4H et plus	38,1	30,9	48

L'investissement d'efforts de toute sorte dans le réaménagement d'une route doit viser à la conformer aux particularités du milieu et du réseau, de manière à la rentabiliser sur les plans sécuritaire, circulation et économique. Dans le cadre d'une route à 2 voies, les particularités du milieu et du réseau de la route 116 requièrent des voies de roulement de 3,65 mètres, des accotements de 3 mètres et des pentes aux fossés de 1V:4H. Ce design s'inscrit dans les normes du ministère des Transports, ainsi que celles des organismes "Association des routes et transports du Canada" (A.R.T.C.) et "American Association of State Highway and Transportation Officials" (A.A.S.H.T.O.).

Nonobstant ces normes, un principe fondamental, qui tombe sous le sens, demeure: il faut que le projet soit conçu de façon tout aussi sécuritaire que ne l'est la route actuelle. Or la colonne "Projet retenu par décret" du tableau 1, faisant état de la situation qui prévaudrait à l'application de la première condition du décret, démontre que cette option augmente le pourcentage de fortes pentes tout en diminuant l'importance des pentes auxquelles le design doit tendre, soit celles de 1V:4H. Conséquemment, au lieu d'améliorer l'aspect sécuritaire, ce type de réfection a comme effet de l'abaisser de manière significative ce qui est tout à fait inadmissible sur le plan du génie, des règles de l'art et de l'éthique professionnel. L'investissement dans un projet s'éloignant du cadre normatif ne peut être retenu au niveau technique.

En fait, les conséquences négatives de la décision sur l'aspect sécuritaire portent à croire qu'elle reflète une mauvaise interprétation des normes plutôt qu'une volonté d'atteindre cette situation. Cette interprétation fait en sorte qu'il y a un morcellement dans l'agencement des normes alors que le concept de profil en travers est un ensemble de critères de design indissociables appliqués selon le type de route à réaliser.

Par ailleurs, dans le cadre des échanges entre le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et le ministère des Transports, de même qu'avec le médiateur nommé dans ce dossier, le Ministère a effectué un exercice afin d'évaluer l'emprise nécessaire à la réalisation d'une route à 2 voies référant à ses normes, mais ce, selon le concept d'emprises minimales. Selon cette expertise, il a été prouvé, pour le tronçon situé dans les municipalités de Princeville, excluant le tronçon de réaménagement de l'intersection rue Demers/route 116, que la largeur moyenne de l'emprise requise serait de 35 mètres. Le tableau 1 montre que cette option regroupe des pentes aux fossés de 1V:4H dans une proportion de 48% du parcours, de même que des pentes 1V:3H dans un ordre de 25%, ce qui en fait une route plus sécuritaire que l'actuelle et incomparablement meilleure que l'option retenue au décret.

En somme, il aurait fallu dissocier le concept (2 voies), qui est du ressort du décideur, du technique (largeur d'emprise) qui revient au professionnel.

2.2 Les coûts

Le tableau 1 montre que le seuil minimum requis pour la construction d'une route à 2 voies (sur la base du profil en travers type "B", voir annexe 3) nécessite une emprise moyenne de 35 mètres. Au niveau environnemental, les conséquences de cette infrastructure s'avèrent similaires au réaménagement prévu à quatre (4) voies et elle comporte des coûts de 5,5 millions soit seulement 2,2 millions de moins que prévu pour la réalisation du projet original.

La notion de rentabilité prend donc une importance particulière dans l'option à 4 voies puisqu'il apparaît plus rentable d'investir 7,7 \$ millions pour un projet apte à répondre aux besoins à long terme, plutôt que de dépenser 5,5 \$ millions pour une solution à 2 voies qui n'apporterait aucune amélioration à court ou long terme au niveau de la fluidité de la circulation.

2.3 Route à quatre voies de type urbain

D'aucuns, principalement la municipalité de Princeville (paroisse) avancent maintenant l'option d'un réaménagement à quatre (4) voies de type urbain. Il s'agit en fait d'un retour à la demande d'origine de quelques personnes plaignantes. Afin de faire le point sur cette question, il est important de présenter le résultat d'une expertise sur ce sujet. Il ressort qu'en raison du relief naturel et des conditions de drainage des terres, la réalisation de ce type d'infrastructure nécessiterait des surlargeurs d'emprise pouvant atteindre 12 mètres, ce qui comporte des conséquences négatives sur les aspects environnementaux et de l'expropriation. En outre, en comparaison à un réaménagement à 4 voies de type rural, une route à 4 voies de type urbain totaliserait des coûts additionnels de construction de 325 000 \$/km. Ce type de design appliqué à l'ensemble du projet nécessiterait un déboursé supplémentaire d'environ 2 500 000\$. De plus, ce type de réaménagement donne une largeur de pavage excessive (20 mètres) et est généralement réalisé dans des agglomérations urbanisées où, au moins, la vitesse d'opération est nettement moins élevée.

3 COMMENTAIRES SUR CHACUNE DES CONDITIONS DU DÉCRET

Condition 1

Que le ministère des Transports réalise le réaménagement de cette route en normalisant les voies de circulation et les accotements existants à l'intérieur de l'emprise actuelle pour la section de la route dans la paroisse et la ville de Princeville et en ajoutant une voie lente dans une emprise élargie de la limite des paroisses de Princeville et de Plessisville jusqu'au pont de la rivière Bourbon situé dans la ville de Plessisville.

Cette condition ne peut être mise en pratique pour toutes les raisons mentionnées précédemment. En plus des motifs déjà invoqués, il est à mentionner que l'ajout d'une voie lente, dans une emprise élargie à l'intérieur des municipalités de Plessisville (paroisse et ville) s'arrêtant au pont, créerait un goulot d'étranglement fort peu sécuritaire, soit à l'entrée d'un pont en bas de pentes.

En bref, cette condition n'est pas applicable sous son seul aspect technique, le ministère des Transports ne pouvant réaliser un aménagement qui corresponde aux règles de l'art dans les limites imposées par le décret.

Condition 2

Que la présentation des plans et devis pour l'intersection de la rue Demers et de la route 116 soit accompagnée d'un document officiel du CN sur l'avenir de la voie ferrée dans les prochaines années.

Lorsqu'un projet routier inclut la traversée d'une voie ferrée, aussi bien en étagement qu'à niveau, le ministère des Transports doit obligatoirement présenter des plans et des estimations de coûts à la Commission Canadienne des Transports afin d'obtenir une ordonnance autorisant les travaux. Dans cette procédure, la Compagnie de chemin de fer concernée reçoit une copie de la requête du ministère des Transports, et doit fournir des commentaires à la Commission, lesquels doivent comprendre le devenir de la voie ferrée. L'analyse de l'ensemble de la problématique permet alors à la Commission de s'assurer que le projet est acceptable et valable pour toutes les parties en cause.

En conséquence, il va de soi que suivant la pratique courante et la procédure légale, le ministère des Transports interviendra selon la planification du réseau ferroviaire.

Condition 3

Que le ministère des Transports respecte les mesures de mitigation applicables, contenues dans son étude d'impact intitulée: Réaménagement de la route 116, tronçon Princeville/Plessisville, étude d'impact sur l'environnement (janvier 1985)

Cette intention avait été manifestée clairement par le ministère des Transports dans son étude d'impact.

Condition 4

Que le ministère des Transports assure un suivi au niveau des chlorures sur tous les puits en alimentation en eau potable qui ont des risques de contamination et ce, sur une période de 5 ans après les travaux. Que les mesures correctives soient réalisées, s'il y a lieu.

Cette condition pourrait être suivie.

Condition 5

Que le ministère des Transports n'utilise pas de phytocides pour le contrôle de la végétation sur ce tronçon de la route 116.

Cette condition pourrait être suivie.

Condition 6

Que le réaménagement des entrées tienne compte des besoins exprimés par les riverains.

Il est bien évident que les besoins exprimés par les riverains seraient pris en considération à l'intérieur du cadre normatif du ministère des Transports selon le type d'entrée à réaliser; soit:

- a) une entrée privée;
 - b) une entrée de ferme;
 - c) une entrée commerciale.
- (voir annexe 4)

Il est aussi à souligner que lorsqu'une entente de gré à gré ne peut être conclue, entre le ministère des Transports et un propriétaire, la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8) permet qu'une des deux parties en cause adresse une requête au tribunal de l'expropriation. Le libellé de l'article 44 se lit comme suit:

"Si, pour avoir accès à un terrain, il est nécessaire de passer sur le fossé du chemin que le ministre des Transports entretient, la Chambre d'expropriation de la cour provinciale, à la requête du Ministre des Transports ou du propriétaire ou de l'occupant de ce terrain, lorsque le surintendant général de l'entretien et de la réparation des chemins n'a pu s'entendre avec ce propriétaire ou cet occupant, règle de quelle manière sont faits les ouvrages nécessaires pour permettre cet accès et par qui sont supportées les dépenses de construction et d'entretien de cet ouvrage".
S.R. 1964, c.133, a.51; 1972, c.54, a.32; 1973, c.38, a107; 1986, c.61, a.66

CONCLUSION

Comme la première partie de la première condition émise par le décret autorise la réalisation d'un projet qui, par la Législation et la Réglementation en vigueur sur le plan environnemental, ne requiert aucune autorisation pour fins de réalisation ou de construction, le ministère des Transports n'est pas astreint de faire approuver quelques plans ou projets s'inscrivant dans le cadre qui y est défini*. Il s'agit là d'une "particularité" de l'aspect légal du décret qui obligerait le ministère des Transports à respecter une procédure à laquelle il n'est pas assujéti. A cela, s'ajoute que le décret porte sur un type de projet pour lequel aucune demande n'a été effectuée. Ce constat se reflète d'ailleurs dans la formulation du texte du décret où les prémices laissent supposer une autorisation de la demande du Ministère alors que le dénouement n'a aucun lien avec celles-ci.

Par ailleurs, la première condition inscrite au décret ne peut être appliquée puisque le concept de normalisation à l'intérieur de l'emprise actuelle, dans ce cas, ne répond tout simplement pas aux critères minimum de génie, principalement au niveau de la sécurité. En somme, comme la première partie de cette condition est inopérante il ne peut malheureusement pas y être donné suite.

En conséquence, une modification au décret est nécessairement requise afin de rendre le projet conforme aux règles de l'art et dans le but de répondre aux besoins identifiés sur cette route.

Sans modification du décret, celui-ci ne pouvant être utilisé, seuls quelques palliatifs momentanés peuvent être effectués afin de répondre à l'urgence sur le plan de l'entretien. Dans l'immédiat, il serait possible de procéder à un rapiécage intensif de la chaussée équivalant au recouvrement d'une épaisseur uniforme d'un revêtement bitumineux sur une longueur continue. Le coût de ces travaux serait de 450 000 \$. Il

* Ceci présuppose de ne pas réaliser la voie lente qui dans le contexte ne présente pas d'intérêt et serait insécuritaire et, également, d'oeuvrer dans une emprise inférieure à 35 mètres.

serait également possible de reconstruire les glissières de sécurité, nettoyer les fossés latéraux et régulariser les accès (entrées privées, entrées de ferme, entrées commerciales), dont les coûts respectifs seraient de 80 000 \$, 70 000 \$ et 200 000 \$. La somme des coûts des travaux à réaliser à court terme totaliserait donc approximativement 800 000 \$.

Dans une phase ultérieure, le Ministère pourrait réaménager l'intersection de la rue Demers avec la route 116. Cette réfection requerrait l'obtention d'une ordonnance de la Commission des Transports du Canada, ainsi que l'expropriation des terrains nécessaires, ce qui pourrait impliquer un délai de quelques années. La réalisation de ce projet coûterait 950 000 \$. Il faut souligner qu'aucune de ces opérations, en soi, n'est liée par la Loi sur la qualité de l'environnement.

ANNEXE 1

DECRET # 3734-80

Décret 3734-80, 3 décembre 1980**LOI SUR LA QUALITÉ DE
L'ENVIRONNEMENT
(L.R.Q., c. Q-2)****Évaluation et examen des impacts sur
l'environnement**

CONCERNANT le Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement.

ATTENDU QUE la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) prévoit au paragraphe *f* de l'article 31 que le gouvernement peut, par règlement, déterminer les modalités selon lesquelles une demande de certificat d'autorisation de plans et devis ou de projets doit être faite au sous-ministre en vertu des articles 22 et 24, classifier à cette fin les constructions, procédés industriels, industries, travaux, activités et projets et, le cas échéant, en soustraire certaines catégories à une partie ou à l'ensemble de la présente loi :

ATTENDU QUE ladite loi prévoit à l'article 31*a* et au paragraphe *a* de l'article 31*i* édictés par l'article 10 du chapitre 64 des lois de 1978 que le gouvernement peut, par règlement, déterminer les catégories de constructions, d'ouvrages, de plans, de programmes, d'exploitations, de travaux ou d'activités que nul ne peut entreprendre sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue dans la section IV A et obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement ;

ATTENDU QUE ladite loi prévoit au premier alinéa de l'article 31*c* et au paragraphe *c* de l'article 31*i* que le gouvernement peut, par règlement, prescrire les modalités de l'information et de la consultation publique relative à toute demande de certificat d'autorisation ou d'études d'impact sur l'environnement pour certaines ou toutes catégories de projets visées dans l'article 31*a*, y compris la publication d'avis dans les journaux par le requérant et la teneur et la forme de tels avis ;

ATTENDU QUE ladite loi prévoit au deuxième alinéa de l'article 31*c* et au paragraphe *c* de l'article 31*i* que le gouvernement peut, par règlement, prescrire le délai pendant lequel les personnes, groupes ou municipalités peuvent faire des représentations et

demander la tenue d'une audience publique relative à un projet qui a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement rendue publique par le ministre conformément aux dispositions de l'article 31*c* de la Loi ;

ATTENDU QUE ladite loi prévoit au paragraphe *b* de l'article 31*i* que le gouvernement peut, par règlement, déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en ce qui concerne notamment l'impact d'un projet sur la nature, le milieu biophysique, le milieu sous-marin, les communautés humaines, l'équilibre des écosystèmes, les sites archéologiques et historiques et les biens culturels ;

ATTENDU QUE ladite loi prévoit au paragraphe *d* de l'article 31*i* que le gouvernement peut, par règlement, prescrire le mode de publicité des audiences publiques du Bureau ;

ATTENDU QUE ladite loi prévoit au paragraphe *e* de l'article 31*i* que le gouvernement peut, par règlement, définir les modalités de la présentation des études d'impact ;

ATTENDU QUE, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 124 de ladite loi, un projet de règlement général relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement a été publié à la *Gazette officielle du Québec* le 5 mars 1980, 112e année, numéro 12, aux pages 1305 à 1311, avec avis qu'à l'expiration des 60 jours qui suivent cette publication, il serait présenté pour adoption par le gouvernement ;

Note : Le texte des « Lois refondues du Québec », actuellement, ne contient pas le texte des modifications apportées aux lois après le 31 décembre 1977, mais dans le règlement ci-dessus, les références aux lois sont faites comme si le texte de ces modifications y était contenu.

Par contre, lorsque l'expression « non refondu » est utilisée, elle indique que la référence est alors faite en tenant compte de la numérotation utilisée dans la loi modificatrice postérieure au 31 décembre 1977 identifiée dans la parenthèse.

ATTENDU QUE l'examen des commentaires et objections soumises par les intéressés à la suite de la publication préalable du projet de règlement général relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement a amené certaines modifications au texte du projet de règlement publié :

ATTENDU QUE ladite loi prévoit à l'article 124a édicté par l'article 111 du chapitre 10 des lois de 1978 qu'un règlement du gouvernement ne s'applique pas dans une aire retenue pour fins de contrôle ou une zone agricole établies suivant la Loi sur la protection du territoire agricole (1978, chapitre 10) à moins de le mentionner expressément ;

ATTENDU QU'il y a lieu que le gouvernement réglemente, d'une manière générale, l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement ;

IL EST ORDONNÉ, sur la proposition du ministre de l'Environnement :

QUE le « Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement » ci-joint soit approuvé et entre en vigueur lors de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*, conformément aux dispositions du troisième alinéa de l'article 124 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le greffier du Conseil exécutif,
LOUIS BERNARD.

Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement

Loi sur la qualité de l'environnement
(L.R.Q., c. Q-2, par. f de l'article 31, a. 31a, 31c, par. a, b, c, d et e de l'article 31i (1978, c. 64, a. 10) et a. 124a (1978, c. 10, a. 111) non refondus)

Section I

INTERPRÉTATION

1. Définitions: Dans le présent règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par :

- a) « lac » : un lac identifié comme tel dans le Répertoire toponymique du Québec (1978) publié par l'Éditeur officiel du Québec en 1979, ainsi que dans les décisions de la Commission de toponymie publiées à la Partie 1 de la *Gazette officielle du Québec* le 2 août 1980, 112e année, numéro 31A, aux pages 8181 à 8251 ;
- b) « Loi » : la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) ;
- c) « pesticide » : une substance ou un organisme utilisé afin d'inhiber la croissance ou de détruire des animaux ou des végétaux ;
- d) « rivière » : une rivière identifiée comme telle dans les publications visées au paragraphe a.

Section II

PROJETS ASSUJETTIS À LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

2. Liste: Les constructions, ouvrages, travaux, plans, programmes, exploitations ou activités décrits ci-dessous sont assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV A de la Loi et doivent faire l'objet d'un certificat d'autorisation délivré par le gouvernement en vertu de l'article 31e de la Loi :

- a) la construction et l'exploitation subséquente d'un barrage ou d'une digue placée à la décharge d'un lac dont la superficie totale excède ou excédera 200 000 mètres carrés ou d'un barrage ou d'une digue destiné à créer un réservoir d'une superficie totale excédant 50 000 mètres carrés ;
- b) tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe « A » du présent règlement ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes, sur une distance de 300 mètres ou plus ou sur une superficie de 5 000 mètres carrés ou plus, et tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage, à quelque fin que ce soit, égalant ou excédant de façon cumulative

les seuils précités, pour un même cours d'eau visé à l'annexe « A » ou pour un même lac, à l'exception des travaux exécutés dans une rivière qui draine un bassin versant de moins de 25 kilomètres carrés, des travaux de drainage superficiel ou souterrain dans la plaine de débordement d'un cours d'eau visé dans l'annexe « A », des travaux de construction d'un remblai sur une terre agricole privée dans la plaine de débordement d'un cours d'eau visé dans l'annexe « A » afin de protéger ladite terre contre les inondations ainsi que des travaux exécutés dans une rivière conformément à un acte d'accord, un règlement ou un procès-verbal municipal en vigueur avant l'entrée en vigueur du présent paragraphe :

- c) le détournement ou la dérivation d'un fleuve ou d'une rivière ;
- d) la construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai ou la modification de l'usage que l'on fait d'un port ou d'un quai, sauf dans le cas d'un port ou d'un quai destiné à accueillir moins de 100 bateaux de plaisance ou de pêche ;
- e) la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe, appartient déjà à l'initiateur du projet ;
- f) la construction, la reconstruction ou l'élargissement sur une longueur de plus de 2 kilomètres de toute route ou autre infrastructure routière destinée à des fins d'exploitation forestière, minière ou énergétique, dont la durée d'utilisation est prévue pour 15 ans ou plus et qui entraîne un déboisement sur une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe, appartient déjà à l'initiateur du projet ;
- g) la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou autre infrastructure routière publique non visée au paragraphe e et longeant les rives d'un lac, d'une rivière, d'un fleuve ou de la mer sur une distance de 300 mètres ou plus, à moins de 60 mètres des rives ;
- h) l'établissement d'une gare de triage ou d'un terminus ferroviaire et la construction, sur une longueur de plus de 2 kilomètres, d'une voie de chemin de fer, sauf dans le cas où ces ouvrages sont construits dans un parc industriel ou sur l'emplacement d'une exploitation minière existante à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ;
- i) l'implantation ou l'agrandissement d'un aéroport sauf si ce projet consiste simplement en l'élargissement d'une piste d'atterrissage, en l'implantation d'un aéroport pourvu d'une piste d'atterrissage d'une longueur de moins de 1 kilomètre, en l'aménagement d'un aérodrome sur un lac gelé ou en la construction de bâtiments administratifs ou destinés au contrôle de la navigation aérienne ou à la surveillance météorologique ;
- j) la construction d'une installation de gazéification ou de liquéfaction du gaz naturel ou la construction d'un oléoduc d'une longueur de plus de 2 kilomètres dans une nouvelle emprise, à l'exception des conduites de transport de produits pétroliers placées sous une rue municipale :
la construction d'un gazoduc d'une longueur de plus de deux kilomètres dans une nouvelle emprise à l'exception des conduites de distribution visées au paragraphe / de l'article 2 du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement, adopté le 13 août 1975 par l'arrêté en conseil 3789-75, publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec*, le 27 août 1975, 107e année, no 32, aux pages 4801 à 4807, et de toute autre conduite de transport de gaz placée sous une rue municipale ;
- k) la construction ou la relocalisation d'une ligne de transport et de répartition d'énergie électrique d'une tension de 315 kV et plus sur une distance de plus de 2 kilomètres et la construction ou la relocalisation d'un poste de manoeuvre ou de transformation de 315 kV et plus ;

- l) la construction ou l'augmentation de la puissance d'une centrale destinée à produire de l'énergie électrique et d'une puissance supérieure à 10 MW ou ayant pour effet de porter la puissance totale de la centrale à 10 MW ou plus;
- m) la construction ou l'agrandissement d'un établissement de fission ou de fusion nucléaire, d'une usine de fabrication, de traitement ou de retraitement de combustible nucléaire ou d'un lieu d'élimination ou d'entreposage de déchets radioactifs;
- n) la construction d'une usine d'eau lourde ou de pâtes et papiers (fabrication de pâte, de papier ou de carton), d'une usine pétrochimique, d'une cimenterie, d'une raffinerie de pétrole, d'une aciérie, d'une aluminerie, d'une usine de bouletage, d'une usine de traitement du minerai, d'une usine de raffinage de métaux, d'une usine de ferro-alliages, d'une fonderie de première fusion de métaux non-ferreux ou d'une usine d'équarrissage-fondoir;
- o) la construction ou l'agrandissement d'un ou de plusieurs bâtiments d'une exploitation de production animale dont le nombre total égalera ou dépassera alors 600 unités animales logées dans le cas d'une production à fumier liquide ou 1 000 unités animales logées dans le cas d'une production à fumier semi-solide ou solide, au sens des définitions prévues à l'article 1 du projet de Règlement relatif aux exploitations de production animale publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* le 30 août 1978, 110^e année, numéro 42, aux pages 5669 à 5699;
- p) l'ouverture et l'exploitation subséquente d'une mine au sens de la Loi sur les mines (L.R.Q., chapitre M-13) à l'exclusion d'une carrière ou d'une sablière telle que définie à l'article 1 du Règlement relatif aux carrières et sablières adopté le 3 août 1977 par l'arrêté en conseil numéro 2521-77 publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* le 17 août 1977, 109^e année, numéro 31, aux pages 3931 à 3960;
- q) tout programme ou projet de pulvérisation aérienne de pesticides à des fins non agricoles sur une superficie de 600 hectares ou plus, sauf les pulvérisations expérimentales d'insecticides en milieu forestier impliquant une nouvelle technique d'application sur une superficie totale de moins de 5 000 hectares;
- r) la construction d'un incinérateur de déchets urbains d'une capacité de 2 tonnes métriques par heure ou plus, l'augmentation de la capacité d'incinération d'un tel incinérateur ou la modification d'un incinérateur afin d'en porter la capacité à 2 tonnes métriques par heure ou plus;
- s) l'implantation d'un ou de plusieurs réservoirs d'une capacité d'entreposage totale de plus de 10 000 kilolitres destiné à recevoir une substance liquide ou gazeuse autre que de l'eau, un produit alimentaire, ou des déchets liquides provenant d'une exploitation de production animale qui n'est pas visée au paragraphe o;
- t) l'implantation ou l'agrandissement d'un lieu d'élimination de déchets toxiques (par traitement, incinération, enfouissement ou autrement).

Les projets énumérés au présent article ne comprennent cependant pas les travaux de réfection ou de réparation d'un ouvrage ou d'une construction en milieu terrestre ni le remplacement ou la modification d'équipements techniques afférents à un ouvrage ou une construction, sauf dans le cas d'un agrandissement mentionné expressément dans un paragraphe du premier alinéa.

Un projet constitué de plusieurs éléments visés au présent article constitue un seul projet destiné à faire l'objet d'une seule étude d'impact sur l'environnement et d'une seule demande de certificat d'autorisation.

Section III

PRÉPARATION ET PRÉSENTATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

3. Paramètres: Toute étude d'impact sur l'environnement préparée en vertu de l'article 31b de la Loi peut traiter des paramètres suivants:

- a) une description du projet, y compris notamment les objectifs poursuivis, son emplacement (comprenant le numéro des lots originaires touchés par le projet), la programmation de réalisation, les activités d'exploitation et d'entretien

subséquentes, les quantités et les caractéristiques des matériaux d'emprunt requis, les sources d'énergie, les modes de gestion des déchets ou résidus autres que les résidus provenant de la construction d'une route, les activités de transport inhérentes à la construction et à l'exploitation subséquente du projet, le lien avec les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et de zonage ainsi que le zonage agricole et les aires retenues pour fins de contrôle au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (1978, chapitre 10) et les développements connexes prévus par l'initiateur du projet, ainsi que toutes autres données et caractéristiques techniques nécessaires pour connaître et évaluer les effets du projet sur l'environnement et pour identifier les mesures de correction ou de compensation requises:

- b) 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;
- c) 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;
- d) un exposé des différentes options au projet, notamment quant à son emplacement, aux procédés et méthodes de réalisation et d'exploitation et à toutes options du projet ainsi que les raisons justifiant le choix de l'option retenue;
- e) une énumération et une description des mesures à prendre pour prévenir, réduire ou mitiger la détérioration de l'environnement, y compris les répercussions énumérées au paragraphe *c* avant, pendant et après la construction ou l'exploitation du projet, y compris notamment tout équipement utilisé ou installé pour réduire l'émission de dépôt, le dégagement ou le rejet de contaminants dans l'environnement, tout contrôle d'exploitation et de surveillance, les mesures d'urgence en cas d'accident et le réaménagement du milieu touché.

Une étude d'impact sur l'environnement relative à des travaux en rivière visés au paragraphe *b* du premier alinéa de l'article 2 porte seulement sur le tronçon de rivière directement touché par le projet.

Une étude d'impact sur l'environnement doit être conçue et préparée selon une méthode scientifique.

4. Résumé: Une étude d'impact sur l'environnement préparée en vertu de l'article 31*a* de la Loi, y compris tout document d'appui et toute étude ou recherche effectuée à la demande du ministre en vertu de l'article 31*d* de la Loi, doit être accompagnée d'un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions desdites études, documents ou recherches.

Ce résumé est publié séparément.

5. Nombre de copies: L'initiateur d'un projet visé à l'article 2 doit soumettre au ministre 30 copies du dossier décrit à l'article 12.

Ce dossier ne comprend pas les renseignements ou données soustraits à la consultation publique par le ministre en vertu de l'article 31*h* de la Loi.

Section IV

INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUES

6. Publication d'un avis: Dans un délai de 15 jours après avoir reçu du ministre les instructions visées au premier alinéa de l'article 31*c* de la Loi concernant l'étape d'information et de consultation publiques, l'initiateur du projet doit publier à deux reprises un avis dans un quotidien et un hebdomadaire distribués dans la région où le projet est susceptible d'être réalisé ainsi que dans un quotidien de Montréal et un quotidien de Québec.

7. Contenu de l'avis: L'avis visé à l'article 6 doit être conforme au modèle décrit à l'annexe « B » du présent règlement. Dans cet avis, le nom de l'initiateur du projet est indiqué par des caractères qui ne dépassent pas deux fois la taille des caractères utilisés pour le reste du texte de l'avis.

8. Dimensions de l'avis: L'avis visé à l'article 6 doit être d'une dimension minimale de 10 centimètres sur 15 centimètres.

9. Preuve: L'initiateur du projet doit transmettre au ministre, dans les 15 jours de leur parution, une copie des avis visés à l'article 6, tels que publiés.

10. Information des municipalités locales: Lorsqu'il publie l'avis visé à l'article 6, l'initiateur du projet transmet une copie du résumé visé à l'article 4 à toute municipalité locale dans les limites de laquelle il a l'intention d'exécuter ledit projet.

11. Consultation du dossier: Le dossier de toute demande de certificat d'autorisation soumise en vertu des articles 31a et 31c de la Loi doit être mis à la disposition du public pendant 45 jours suivant la date à laquelle le ministre a rendu publique l'étude d'impact sur l'environnement, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 31c de la Loi, et pendant toute autre période de temps supplémentaire accordée par le ministre pour demander la tenue d'une audience publique, conformément aux dispositions de l'article 31h de la Loi.

Ce dossier doit être déposé pour fins de consultation par le public dans les locaux du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à Québec et à Montréal et dans une localité où le projet est susceptible d'être réalisé.

12. Contenu du dossier: Le dossier de la demande de certificat d'autorisation soumis à la consultation publique doit notamment comprendre:

- a) l'étude d'impact sur l'environnement;
- b) tous les documents présentés par le requérant à l'appui de sa demande de certificat d'autorisation;
- c) tout renseignement, étude ou recherche effectuée à la demande du ministre en vertu de l'article 31d de la Loi et disponible à ce moment-là;
- d) l'avis déposé par l'initiateur du projet auprès du ministre en vertu de l'article 31b de la Loi;
- e) la directive rendue par le ministre en vertu de l'article 31b de la Loi relativement à la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement à préparer; et

f) toute étude ou commentaire effectué par le ministère de l'Environnement relativement à cette demande de certificat d'autorisation et disponible à ce moment-là.

13. Demande d'audience publique: Une personne, un groupe ou une municipalité peut, dans le délai prévu au premier alinéa de l'article 11, demander par écrit au ministre la tenue d'une audience publique relativement à ce projet, en lui faisant part des motifs de sa demande et de son intérêt par rapport au milieu touché par le projet.

14. Information sur les demandes de certificat d'autorisation: Le ministre informe les municipalités régionales de comté et les municipalités locales dans les limites desquelles l'initiateur du projet a l'intention d'exécuter ledit projet, de toute demande de certificat d'autorisation soumise en vertu de l'article 31a de la Loi.

15. Publicité de l'audience publique: Toute audience publique requise par le ministre en vertu du troisième alinéa de l'article 31c de la Loi doit être annoncée au moyen d'avis publiés par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans un quotidien et dans les hebdomadaires distribués dans la région où le projet est susceptible d'être réalisé de même que dans un quotidien de Montréal et un quotidien de Québec.

Les avis visés au premier alinéa doivent être d'une dimension minimale de 9 centimètres sur 14 centimètres ou occuper une surface minimale de 150 lignes.

16. Le délai imparti au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour tenir une audience publique et faire rapport est de quatre mois à compter du moment où il a reçu mandat du ministre de tenir une audience publique en vertu du troisième alinéa de l'article 31c de la Loi.

Section V

DISPOSITIONS FINALES

17. Modifications: Le Règlement relatif à l'administration de la Loi de la qualité de l'environnement adopté par l'arrêté en conseil numéro 3789-75 du 13 août 1975 et publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* le 27 août 1975, 107^e année, numéro 32, aux pages 4801 à 4807, est modifié:

- a) par l'addition, à la fin de l'article 1. du paragraphe suivant :
- « d) « pesticide » : une substance ou un organisme utilisé afin d'inhiber la croissance ou de détruire des animaux ou des végétaux. »
- b) par le remplacement du paragraphe *d* de l'article 2 par le suivant :
- « d) l'entretien, la réfection, la réparation et la désaffectation de tout équipement, machinerie, véhicule ou immeuble sauf les activités d'utilisation des pesticides assujetties par le paragraphe *o* aux articles 22, 23 et 24 de la Loi; »
- c) par le remplacement du paragraphe *f* de l'article 2 par le suivant :
- « f) la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une rue municipale et la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour moins de quatre voies de circulation ou dont l'emprise possède une largeur moyenne inférieure à 35 mètres ou dont la longueur de 1 kilomètre ou moins, d'une route d'une longueur de 2 kilomètres ou moins destinée à des fins d'exploitation forestière, minière ou énergétique dont la durée d'utilisation est prévue pour moins de 15 ans et qui entraîne un déboisement sur une largeur moyenne inférieure à 35 mètres, d'un chemin privé ainsi que d'une route ou autre infrastructure routière dans une emprise qui, à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe, appartient déjà à l'initiateur du projet; »
- d) par le remplacement du paragraphe *i* de l'article 2 par le suivant :
- « i) les établissements d'enseignement, les banques, les entrepôts, les casernes de pompiers, les immeubles destinés à des fins administratives, récréatives, culturelles, religieuses ou sportives ainsi que les immeubles et équipements utilisés pour les télécommunications mais à l'exception des ports de quelque nature que ce soit; »
- e) par le remplacement du paragraphe *k* de l'article 2 par le suivant :
- « k) la construction ou la relocalisation des postes de manoeuvre et de transformation d'énergie électrique de moins de 120 kV et des lignes de transport et de répartition d'énergie électrique d'une tension de moins de 120 kV ainsi que des autres lignes d'un voltage plus élevé dont la longueur est inférieure à 2 kilomètres; »
- f) par le remplacement du paragraphe *m* de l'article 2, par les suivants :
- « m) les travaux préliminaires d'investigation, de recherche, d'expérience hors d'usine, de sondage ou de relevé technique préalable à tout projet, ouvrage ou construction visé par la Loi sauf les forages pétroliers en milieu aquatique;
- n) les travaux prévus dans un plan directeur d'aménagement visé dans l'arrêté en conseil numéro 3499-74 du 2 octobre 1974 et dans le paragraphe *i* de l'article 1 du Règlement d'application de l'article 2 de la Loi du régime des eaux adopté le 19 mai 1976 par l'arrêté en conseil numéro 1972-76 publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* le 9 juin 1976, 108^e année, numéro 26, aux pages 3445 à 3452;
- o) l'utilisation de pesticides pour toutes fins sauf la pulvérisation de pesticides dans les corridors de transport ou d'énergie, l'utilisation de produits non enregistrés en vertu de la Loi sur les produits anti-parasitaires (Statuts révisés du Canada, 1970, chapitre P-10), la pulvérisation aérienne de pesticides à des fins non agricoles, l'utilisation de pesticides dans un milieu aquatique pourvu d'un exutoire superficiel vers un bassin hydrographique;
- p) les dépotoirs à neige;
- q) l'implantation ou la modification d'un lieu d'élimination des déchets assujetti à l'article 54 de la Loi et régi par des normes prévues dans un règlement adopté en vertu de la Loi;

r) le forage d'un puits;

s) les travaux de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage afin de faciliter le drainage des terres et les travaux de construction d'un remblai dans une plaine de débordement afin de protéger les terres agricoles contre les inondations, dans le cas où ces travaux ne sont pas assujettis à l'article 31a de la Loi en vertu du paragraphe b du premier alinéa de l'article 2 du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement adopté le 3 décembre 1980 par le décret numéro 3734-80 publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* le 30 décembre 1980, 112^e année, numéro 63, aux pages 7077 à 7086.

g) par le remplacement de l'article 3 par le suivant:

« 3. **Autres projets assujettis:** Malgré les paragraphes a, e, f, g, i et j de l'article 2, le certificat d'autorisation est requis dans le cas de la construction ou de l'agrandissement d'un système de combustion d'une capacité égale ou supérieure à 3 000 KW, dans le cas de la construction ou de l'aménagement de locaux où l'on utilisera, entreposera ou fera le commerce des sources de rayonnement ou d'autres agents vecteurs d'énergie et dans le cas de construction, de la reconstruction ou de l'élargissement de toute route ou autre infrastructure routière publique longeant, à moins de 60 mètres, les rives d'une rivière, d'un fleuve, d'un lac ou de la mer sur une distance de 300 mètres ou plus.

En outre, un certificat d'autorisation est requis dans le cas d'un projet qui consiste à introduire un animal non indigène dans le milieu naturel. »

h) par le remplacement de la partie introductive du paragraphe i de l'article 6 par ce qui suit:

« i) dans le cas d'une mine à ciel ouvert, un plan de réaménagement du terrain indiquant; »

i) par le remplacement de l'article 7 par le suivant:

« 7. **Cas particuliers:** Les paragraphes b et e de l'article 6 ne s'appliquent pas dans le cas de la construction d'une ligne de transport d'énergie, d'un chemin de fer, d'un oléoduc, d'un gazoduc ou d'une route ou autre infrastructure routière ou de l'utilisation de pesticides lorsque cette construction ou utilisation est assujettie aux articles 22, 23 et 24 de la Loi.

Dans le cas d'un poste de manoeuvre et de transformation d'énergie électrique et d'un projet énuméré au premier alinéa mais non assujetti à l'article 31a de la Loi, la demande de certificat d'autorisation doit cependant être accompagnée d'une description du milieu biophysique et humain, d'une identification et d'une évaluation des répercussions sur l'environnement, d'un examen d'autres tracés, emplacements ou variantes pour le projet ainsi que des conséquences de ces différents tracés, emplacements ou variantes sur l'environnement et les différents usages que l'on peut faire de celui-ci, ainsi que d'une description des mesures requises pour atténuer les effets négatifs du projet sur l'environnement. Sauf dans le cas de l'utilisation de pesticides, la demande de certificat d'autorisation doit également comprendre le numéro des lots originaires touchés par le projet. »

j) par l'abrogation de l'article 8.

18. Territoire d'application: Le présent règlement s'applique dans l'ensemble du territoire du Québec à l'exception des territoires visés aux articles 168 et 203 de la Loi.

19. Territoires agricoles: Le présent règlement s'applique notamment aux immeubles compris dans une aire retenue pour fins de contrôle et dans une zone agricole établies suivant la Loi sur la protection du territoire agricole (1978, chapitre 10).

20. Entrée en vigueur: Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec* sauf les paragraphes g, n, p et le deuxième alinéa du paragraphe j du premier alinéa de l'article 2 qui entreront en vigueur en tout ou en partie à une date déterminée par règlement du gouvernement adopté en vertu de la Loi et sauf le paragraphe e de l'article 17 qui entrera en vigueur le 1^{er} novembre 1981.

ANNEXE 2

DÉCRET # 855-87



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 855-87

3 JUIN 1987

Bureau du Ministre
Sous-ministre
Contrôle Budgétaire
Marc Carrier
Yvan Demers
Jean Luc Simard
Comptabilité

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet "Réaménagement de la route 116, tronçon Princeville/Plessisville".

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

ATTENDU QUE le Gouvernement a adopté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, chap. Q-2, r.9);

ATTENDU QUE le paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a l'intention de réaliser la construction d'une route publique d'une longueur de plus de 1 kilomètre dont l'emprise moyenne a une largeur de plus de 35 mètres;

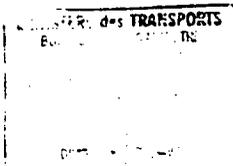
ATTENDU QUE le ministère des Transports a préparé une étude d'impact sur l'environnement relativement à ce projet;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement le 28 mai 1985 et que ce projet a franchi l'étape d'information et de consultation publiques prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement;

ATTENDU QUE le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a tenu une enquête et une audience sur ce projet et que son rapport a été rendu public;

ATTENDU QUE le ministre de l'Environnement juge satisfaisante l'étude d'impact sur ce projet;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports du Québec relativement à son projet "Réaménagement de la route 116, tronçon Princeville/Plessisville" sur une longueur de 10,12 km;



F. E. C. U

.../2

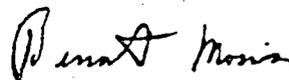
11 JUN 1987

IL EST ORDONNE sur la proposition du ministre de l'Environnement:

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports pour la réalisation du projet, "Réaménagement de la route 116 Princeville/Plessisville" aux conditions suivantes:

- CONDITION 1: Que le ministère des Transport réalise le réaménagement de cette route en normalisant les voies de circulation et les accotements existants à l'intérieur de l'emprise actuelle pour la section de la route dans la paroisse et la ville de Princeville et en ajoutant une voie lente dans une emprise élargie de la limite des paroisses de Princeville et de Plessisville jusqu'au pont de la rivière Bourbon situé dans la ville de Plessisville.
- CONDITION 2: Que la présentation des plans et devis pour l'intersection de la rue Demers et de la route 116 soit accompagnée d'un document officiel du CN sur l'avenir de la voie ferrée dans les prochaines années.
- CONDITION 3: Que le ministère des Transport respecte les mesures de mitigation applicables, contenues dans son étude d'impact intitulée: Réaménagement de la route 116, tronçon Princeville /Plessisville, étude d'impact sur l'environnement (Janvier 1985).
- CONDITION 4: Que le ministère des Transports assure un suivi au niveau des chlorures sur tous les puits en alimentation en eau potable qui ont des risques de contamination et ce, sur une période de 5 ans après les travaux. Que les mesures correctives soient réalisées, s'il y a lieu.
- CONDITION 5: Que le ministère des Transports n'utilise pas de phytocides pour le contrôle de la végétation sur ce tronçon de la route 116.
- CONDITION 6: Que le réaménagement des entrées tienne compte des besoins exprimés par les riverains.

Le Greffier du Conseil exécutif



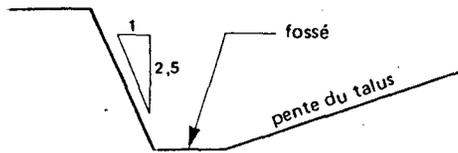
ANNEXE 3

PROFIL EN TRAVERS TYPE "B"

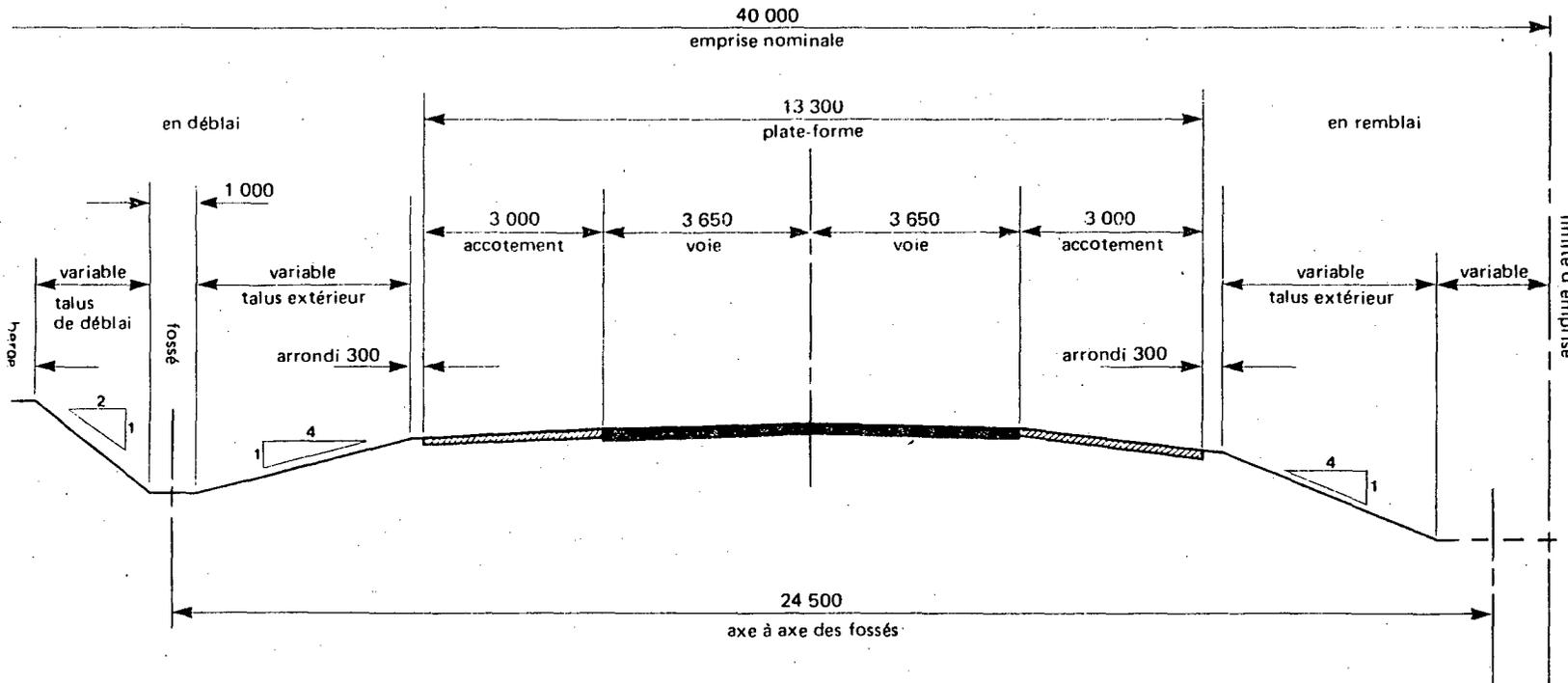


NORMES

VITESSE DE BASE: 100 km/h
DÉBIT JMA > 2 000



EN DÉBLAI DE 1re CLASSE



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

OTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en surlargeur à l'accotement.

-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'exède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

PROFIL EN TRAVERS
ROUTES NUMÉROTÉES
EN MILIEU RURAL (TYPE B)

D-2301

2.3.2

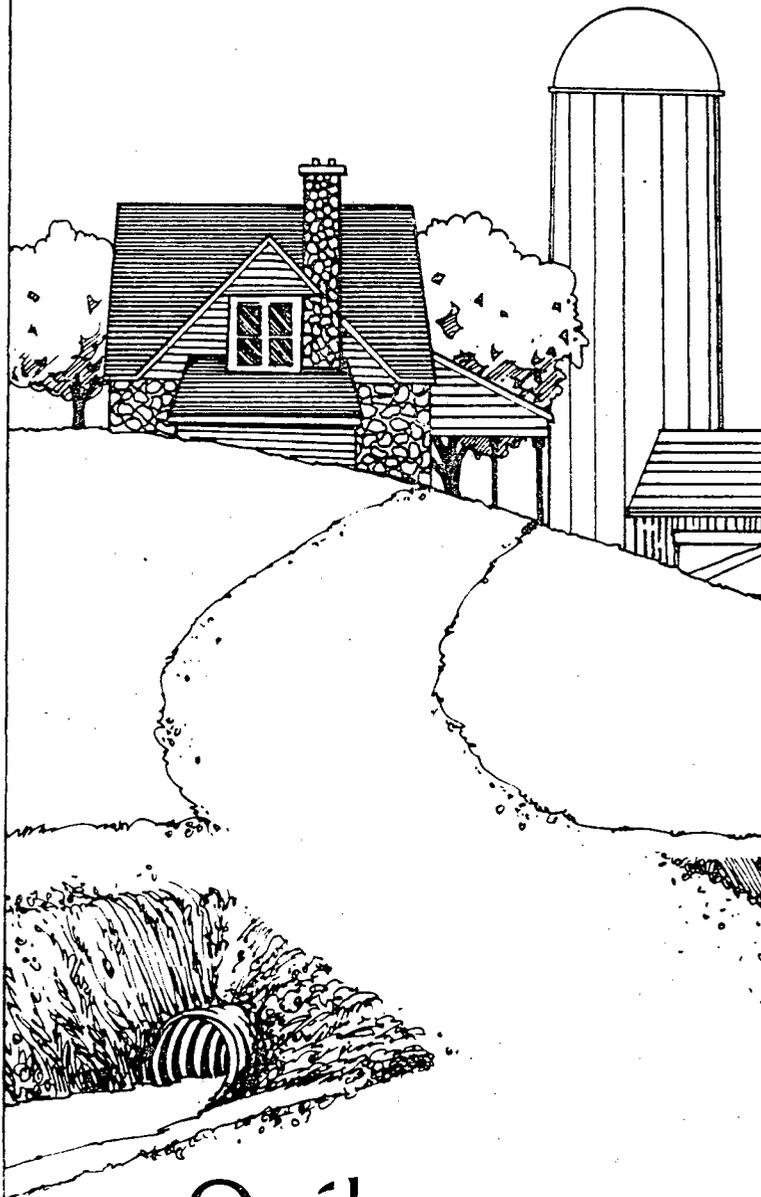
80-06-01

ANNEXE 4

LE PROPRIÉTAIRE RIVERAIN ET L'ACCÈS A LA VOIE PUBLIQUE

LE
PROPRIÉTAIRE
RIVERAIN

ET L'ACCÈS
À LA VOIE PUBLIQUE



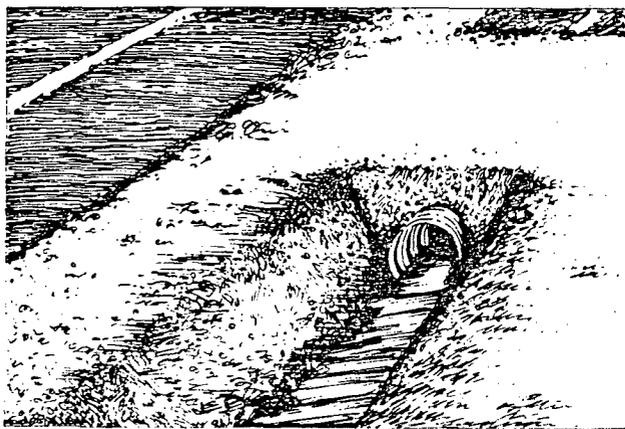
Québec ☞☞

En milieu urbain, on trouve habituellement un système de drainage fermé dont la responsabilité incombe aux autorités municipales. En milieu rural, cependant, le système de drainage est ouvert, ce qui implique le creusage d'un fossé.

Parmi les éléments essentiels à la conservation d'une chaussée, le fossé est celui qui est le plus souvent sous-estimé. La principale cause de détérioration de plusieurs routes au Québec est précisément le mauvais écoulement des eaux qui, en s'accumulant, affaiblissent les fondations.

Le mode d'accès à la voie publique pour le propriétaire riverain a été normalisé de façon à tenir compte de l'importance du système de drainage et à assurer la sécurité tant du public voyageur que de l'utilisateur de l'accès en question.

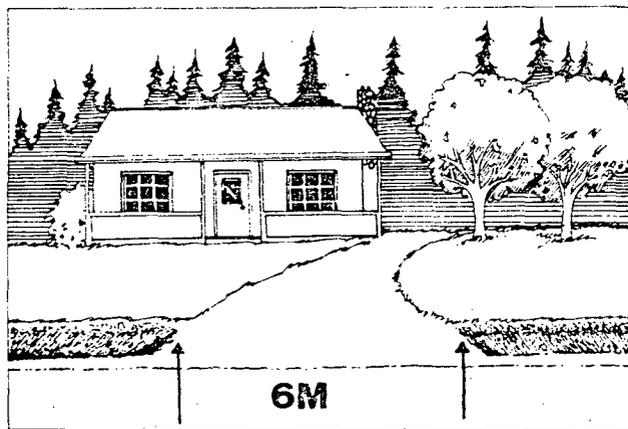
Le ministère des Transports du Québec veille à ce que la construction des entrées réponde aux normes établies.



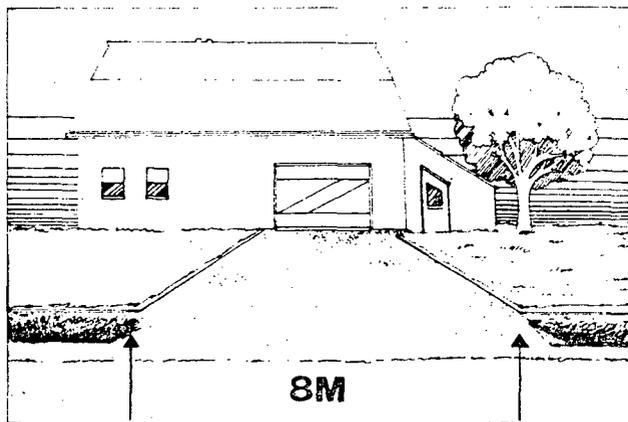
Ce dépliant vise à informer le propriétaire riverain des responsabilités qui lui incombent en matière de construction, de modification ou d'entretien des entrées donnant accès à la voie publique.

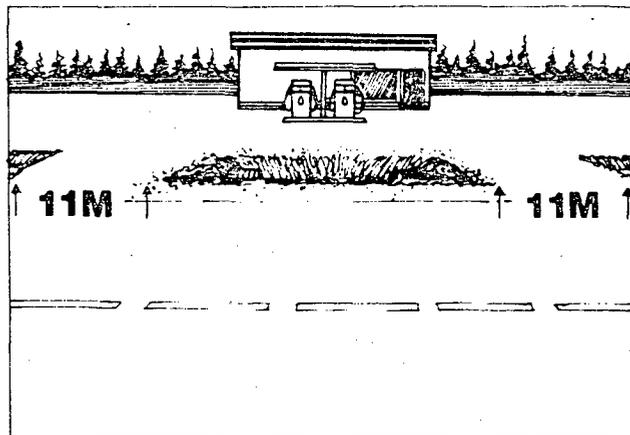
Construction ou modification d'une entrée par le propriétaire

La première démarche pour un propriétaire consiste à obtenir un permis de construction d'une entrée en s'adressant à un bureau de district du ministère des Transports. Le permis spécifiera, entre autres, la largeur carrossable de l'entrée, la longueur et le diamètre du tuyau, la pente du talus et les profils longitudinal et transversal de l'entrée.



Le ministère des Transports distingue trois types d'entrée: l'entrée privée, l'entrée principale de ferme et l'entrée commerciale. Dans le premier cas, la largeur carrossable de l'entrée privée est de six mètres; dans le cas de l'entrée principale de ferme, la largeur est de huit mètres; quant à l'entrée commerciale, la largeur est de onze mètres.

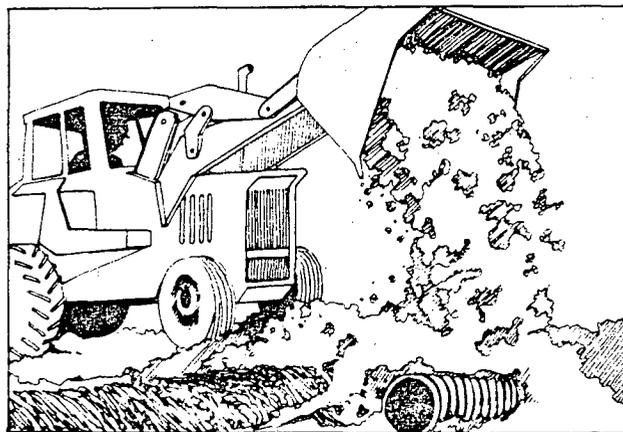




Ces dimensions peuvent occasionnellement changer selon la géométrie de la route et doivent alors faire l'objet d'une étude particulière.

Dans tous les cas, la pente de l'accotement, vis-à-vis de l'entrée, devra être dirigée vers le fossé.

Après avoir reçu son permis, le propriétaire riverain effectue les travaux de construction de façon intégrale et à ses frais, conformément aux conditions que comporte le permis qui lui a été accordé.



Une fois les travaux terminés, le responsable du district en fait l'inspection. Si les résultats satisfont aux normes, il en certifie la conformité.



Dans le cas contraire, un avis de non-conformité est transmis au propriétaire, lui enjoignant de faire les modifications qui s'imposent. Si la non-conformité persiste après un délai de trente jours, le responsable du district prend en vertu de la loi les dispositions nécessaires pour faire respecter les normes en vigueur, et ce au frais du propriétaire riverain.



Construction ou reconstruction d'une entrée par le Ministère

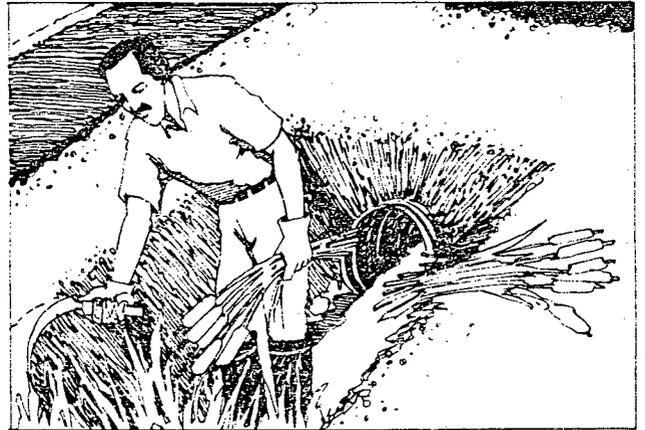
Aucune démarche ni aucun frais ne sont imposés au propriétaire quand le ministère des Transports entreprend de reconstruire une route ou de transformer le système de drainage au point de modifier les entrées existantes.

À la fin des travaux, le Ministère délivre au propriétaire un certificat de conformité attestant que l'entrée construite est conforme aux normes en vigueur.

Cependant, la largeur carrossable des anciennes entrées non conformes aux nouvelles normes est maintenue quand le propriétaire riverain peut présenter un permis officiel délivré en ce sens.

Entretien de l'entrée

L'entretien de l'entrée, qu'elle ait été construite par le propriétaire riverain ou par le Ministère, est la responsabilité du propriétaire. Ce dernier doit maintenir son entrée en bon état, afin d'éviter des dommages à la chaussée pouvant entraîner des accidents.



Comme dans le cas d'une construction, toute modification non autorisée qui est apportée à une entrée pourra entraîner des procédures menant à sa démolition, et ce aux frais du propriétaire riverain.

Ce dépliant a été préparé par la Direction des communications du ministère des Transports, en collaboration avec la Direction de l'entretien. Pour des informations d'ordre général, ou pour obtenir un exemplaire, vous pouvez vous adresser à la:

Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. Saint-Cyrille Est, 18^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1
Téléphone: (418) 643-6860

Dépôt légal 4^e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-16785-6



Transports
Québec

ANNEXE 5

DEMANDE DE MODIFICATION DU DECRET # 855-87

DEMANDE DE MODIFICATION DU DÉCRET # 855-87
CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'au-
torisation pour la réalisation du projet de
réaménagement de la route 116, tronçon
Princeville/Plessisville

ATTENDU QUE sur la proposition du Ministre de l'Environnement du Québec, le gouvernement du Québec a émis un décret portant le numéro 855-87, le 3 juin 1987, concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet "Réaménagement de la route 116, tronçon Princeville/Plessisville;

ATTENDU QUE le projet autorisé par ce décret ne réfère aucunement à la demande formulée par le ministère des Transports qui était de réaménager la route 116 à 4 voies contiguës sur le tronçon entre Princeville et Plessisville, le tout tel que défini dans l'avis de projet transmis au ministère de l'Environnement le 14 mars 1982, tel que confirmé dans l'étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement le 19 février 1985, et finalement tel que soutenu lors des audiences publiques tenues à Princeville du 5 au 12 mars 1986 et du 8 au 10 avril 1986;

ATTENDU QUE de plus la condition 1, émise dans le décret 855-87 ne peut être appliquée par le ministère des Transports pour les raisons suivantes:

- a) elle est si restrictive qu'elle ne permet pas au ministère des Transports de réaliser un projet sécuritaire conformément aux normes minimales de design généralement observées par le ministère sur ce type de route;
- b) un tel projet, loin d'être conforme aux règles de l'art généralement reconnues, serait même moins sécuritaire que la route actuelle pourtant jugée déficiente à plusieurs points de vue par le ministère des Transports, ainsi que par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et les différents experts mandatés par ce dernier;
- c) elle n'améliorerait d'aucune façon la fluidité de la circulation de même que les différents mouvements (virages à gauche, virages à droite) de circulation rencontrés sur cette route;
- d) finalement, elle ne tient aucunement compte des contraintes physiques du milieu (topographie du terrain, drainage des terres, profondeur des fossés) qui font en sorte qu'il est impossible de réaliser ledit projet à l'intérieur des emprises actuelles;

ATTENDU QU'il semble s'être glissée une erreur dans l'analyse du contenu de la demande du ministère des Transports qui était de réaliser un projet de réaménagement de la route 116 à 4 voies contiguës entre Princeville et Plessisville, et non pas la normalisation des voies de circulation et des accotements existants à l'intérieur de l'emprise actuelle;

EN CONSÉQUENCE nous demandons que la décision du gouvernement concernant ce projet soit révisée et que les modifications nécessaires soient apportées au décret afin de permettre au ministère des Transports la réalisation d'un projet conforme aux règles de l'art et qui répond aux besoins identifiés sur la route 116 entre Princeville et Plessisville.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 693