



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

REÇU

CENTRE DE DOCUMENTATION

18 DEC. 2001

TRANSPORTS QUÉBEC

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

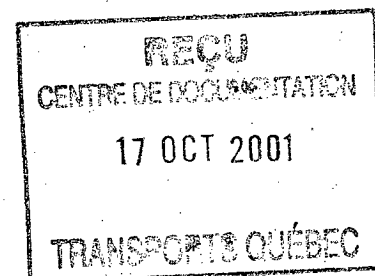
à l'attention du personnel nouvellement arrivé

662940

INVENTAIRE DES DOCUMENTS
CONTENUS DANS LE DOSSIER

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX À L'ATTENTION
DU PERSONNEL NOUVELLEMENT ARRIVÉ

CANQ
1R
GÉ
EN
717



I Renseignements généraux

1. Organigrammes: Service des Tracés et Projets
Service de l'Environnement
Service des Sols et Chaussées
Service des Relevés Techniques

Organigramme administratif du ministère des Transports
ministère de l'Environnement

2. Renseignements d'ordre administratif

- 2.1 Renseignements généraux pour appels téléphoniques. Pour renseignements supplémentaires voir Gilles Fontaine ou Ginette Goyer.
- 2.2 Frais de voyage et exemplaire type. Pour renseignements supplémentaires voir Ginette Goyer.
- 2.3 Permis d'absence: exemplaire type.

3. Documentation disponible

- 3.1 Centre de documentation du Service - s'adresser aux agents de bureau
- 3.2 Cartes - voir le ou la géographe ou Gilles Fontaine.

Photos aériennes (procédure d'emprunt) et cartes de zonage agricole. Pour renseignements supplémentaires voir Gilles Fontaine.

- 3.3 Plan d'équipement (coûts) - évaluation pour chaque projet de la répartition des dépenses

Plan d'équipement (description du projet) - localisation du projet et description des travaux

COPI: Cahier d'ordonnancement des Projets Interrégionaux (cahiers bleus) donné par région administrative et pour chacun des projets, sa localisation (sur carte), de même qu'un échéancier des diverses étapes - Pour une présentation rapide de ces documents voir le ou la géographe.

II Aspects légaux reliés au domaine de l'environnement

- 1- Revue des lois et règlements qui régissent le domaine de l'environnement et plus particulièrement de tous les points de ces lois et règlements qui se rapportent aux projets environnement transport.
 - 1.1 Les contraintes du législateur en matière d'infrastructure de transport (texte de C. Girard).
 - 1.2 Texte de Andrée Lehmann, Mozher Sorial, Robert Letarte (interprétation de certains textes du M.En.Q. du décret 3734-80 du 3 décembre 80).
 - 1.3 Confirmation d'un avis juridique - Travaux sur les terres de la Couronne.
 - 1.4 Démarches administratives conformément à la Loi de la qualité de l'environnement.
 - 1.5 La loi sur l'aménagement et l'urbanisme - ses implications au niveau du ministère des Transports (texte de France Serge Julien et Claude Girard)

2- Démarches administratives, échéanciers et exemples de projets soumis aux lois et règlements.

2.1 Démarches administratives, échéanciers

2.1.1 Synthèse du cheminement administratif des dossiers à l'intérieur du MTQ

2.1.2 Estimation du temps nécessaire pour réaliser les étapes prescrites par le règlement relatif à l'examen et l'évaluation des impacts (texte de Claude Girard).

2.1.3 Cheminement d'un projet au service de l'Environnement (estimation du temps nécessaire) complément au précédent.

2.1.4 Suivi de projet (formulaire) - voir le ou la géographe.

2.1.5 Exemple de demande à la CPTA

2.1.6 Estimation du temps nécessaire pour réaliser les étapes prescrites par la loi de la CPTA

2.2 Exemples de projets soumis aux lois et règlements

2.2.1 Exemple d'avis de projet

2.2.2 Exemple de projet de directive du M.En.Q.

2.2.3 Exemple de réponse du S.E. sur le projet de directive du M.En.Q.

2.2.4 Exemple de directive finale du M.En.Q. (à venir)

2.2.5 Exemple de rapport interne (évaluation préliminaire d'impact).

III Guides et méthodologies

- 1- Guide de référence général pour la réalisation des études d'impacts sur l'environnement relativement aux aménagements linéaires (texte du M.En.Q. - novembre 81)
- 2- Méthodologie d'évaluation du patrimoine immobilier (texte de Noëlle Lemos)
- 3- L'approche archéologique: guide général pour la détermination du potentiel archéologique (texte de Denis Roy).
- 4- L'environnement et le milieu urbain. Présentation dans le cadre du programme d'information (représentants régionaux) texte de Claude Girard
- 5- Architecture de paysage (texte de Ginette Lalonde)
- 6- Impacts sur les modes de vie des populations - (texte de Noëlle Lemos).

IV B I B L I O G R A P H I E

Liste de livres ou documents à consulter en bibliothèque

- 1- cote Notebooks, du US Department of Transportation, 1975
 - 1* Identification of transportation: Alternatives
 - 2* Social Impacts
 - AC.15.3 3* Economic Impacts
 - AC.15.2 4* Physical Impacts
 - 5* Organisation & content of Environmental Assessment Materials
 - 6* Environmental Assessment - Reference Book
Summary of the Environmental Assessment Notebook Series
- 2- Liste des publications concernant le patrimoine (archéologie et ethnologie)
- 3- Etudes d'environnement et d'impact - Ministère de l'Environnement et du cadre de vie - MTQ

I- RENSEIGNEMENTS GENERAUX

I Renseignements généraux

1. Organigrammes: Service des Tracés et Projets
Service de l'Environnement
Service des Sols et Chaussées
Service des Relevés Techniques

Organigramme administratif du ministère des Transports
ministère de l'Environnement

2. Renseignements d'ordre administratif

- 2.1 Renseignements généraux pour appels téléphoniques. Pour renseignements supplémentaires voir Gilles Fontaine ou Ginette Goyer.
- 2.2 Frais de voyage et exemplaire type. Pour renseignements supplémentaires voir Ginette Goyer.
- 2.3 Permis d'absence: exemplaire type

3. Documentation disponible

- 3.1 Centre de documentation du Service - s'adresser aux agents de bureau
- 3.2 Cartes - voir le ou la géographe ou Gilles Fontaine.

Photos aériennes (procédure d'emprunt) et cartes de zonage agricole. Pour renseignements supplémentaires voir Gilles Fontaine.
- 3.3 Plan d'équipement (coûts) - évaluation pour chaque projet de la répartition des dépenses

Plan d'équipement (description du projet) - localisation du projet et description des travaux

COPI: Cahier d'ordonnancement des Projets Interrégionaux (cahiers bleus) donné par région administrative et pour chacun des projets, sa localisation (sur carte), de même qu'un échéancier des diverses étapes - Pour une présentation rapide de ces documents voir le ou la géographe.

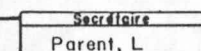
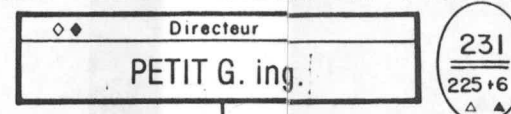
1. ORGANIGRAMMES



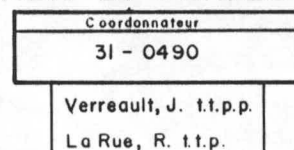
ORGANIGRAMME

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

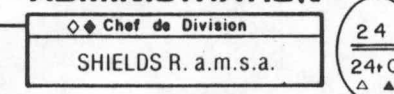
DIRECTION DES TRACÉS ET PROJETS



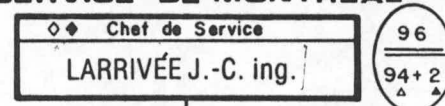
CONTROLE DES OPÉRATIONS PROGRAMMATION ET PERFECTIONNEMENT



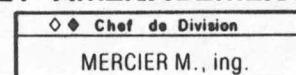
ADMINISTRATION



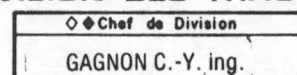
SERVICE DE MONTRÉAL



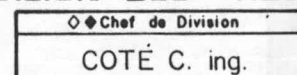
DIVISION CIRCULATION ET AMÉNAGEMENTS



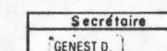
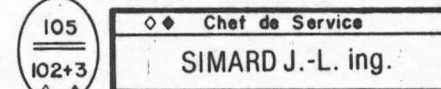
DIVISION DES TRACÉS



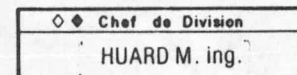
DIVISION DES PROJETS



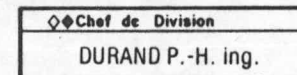
SERVICE DE QUÉBEC



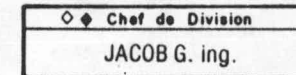
DIVISION CIRCULATION ET AMÉNAGEMENTS



DIVISION DES TRACÉS



DIVISION DES PROJETS



PERMANENT CLASSIFICATION	OCCUPÉ	POSTE VACANT	TOTAL
Cadre supérieur et adjoint	11	0	11
Agent de maîtrise	4	0	4
Professionnel	48	4	52
Tech. travaux publics, classe princ.	28	0	28
Tech. travaux publics	77	2	79
Tech. art appliqué et graphique	3	0	3
Tech. en électrotechnique	1	0	1
Dessinateur	2	0	2
Préposé aux relevés d'arpentage	14	0	14
Secrétaire	6	0	6
Employée de secrétariat - Sténodactylo	1	0	1
Dactylographe	3	0	3
Agent de bureau	11	0	11
Auxiliaire de bureau	2	0	2
Auxiliaire en informatique	1	0	1
Ouvrier de voirie	9	0	9
Téléphoniste-réceptionniste	1	0	1
Photographe	1	0	1
Préposé au service d'imprimerie	2	0	2
	225	6	231

LEGENDE

Effectif autorisé dans l'unité



7 : Postes occupés dans l'unité

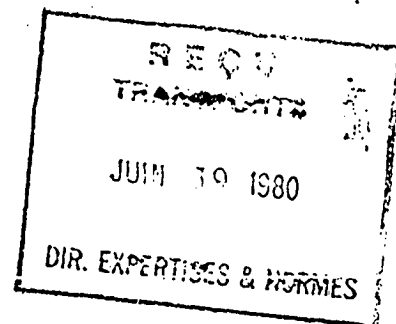
2 : Postes vacants à combler à l'unité

NOTES

◆ Supérieur immédiat

◆◆ Supérieur hiérarchique

JP
D-00



Québec, le 16 juin 1980

AUX: Directeurs généraux et sous-ministres adjoints
Directeurs du génie✓

DU: DIRECTEUR GENERAL DU GENIE ET SOUS-MINISTRE ADJOINT

OBJET: La nouvelle organisation administrative de la Direction
des tracés et projets

Suite à l'arrêté en conseil du mois d'avril dernier, le Conseil du trésor, sur recommandation des autorités du Ministère des Transports, a modifié comme suit l'organisation administrative de la Direction des tracés et projets: de trois services qu'elle comportait, tous désignés selon leur spécialité (circulation et aménagements, tracés, projets), elle est formée maintenant de deux services désignés selon leur situation géographique, soit le Service de Québec desservant les régions administratives 1, 2, 3-1, 3-2, 4, 5 et le Service de Montréal desservant les régions administratives 6-1, 6-2, 6-3, 6-4, 7, 8.

Chaque nouveau service comprend trois divisions identifiées selon leur spécialité et qui sont les mêmes que celles de l'organisation précédente, c'est-à-dire la division de la circulation et aménagements, la division des tracés, la division des projets.

Dans le langage des communications, l'appellation de ces deux nouvelles unités administratives devient le Service des tracés et projets de Québec et le Service des tracés et projets de Montréal.

Pour votre information, nous joignons la liste des activités principales des deux nouveaux services avec les titulaires ou responsables en poste présentement.

G.-ROBERT TESSIER, ing.

GRT/csg
P.J.



SERVICE DE QUEBEC

Jean-Luc Simard, ing. 643-6750

DIVISION DES TRACES

Paul-Henri Durand, ing. 643-6702

SERVICE DE MONTREAL

Jean-Claude Larrivée, ing. 873-2720

DIVISION DES TRACES

Claude-Yvon Gagnon, ing. 873-2746

LOCALISATION

Fernand Bédard, a.g. Qué. 643-6702

Gilbert Massicotte, ing. Mtl 873-2746

- Etudes de tracés et esquisses
- Analyses de l'introduction des aménagements géométriques dans le tracé
- Evaluation des variantes de tracés
- Confection d'esquisses d'avant-projets
- Vérification et approbation de tracés préparés par l'extérieur

FAISABILITE

Pierre Côté, a.g. Qué. 643-6702

Vacant Mtl

- Etudes de relations cadastre-tracés, environnement-tracés
- Etudes de demandes de rétrocession de terrains extra-routiers
- Etudes de requêtes spéciales
- Etudes de connaissance du milieu, sites historiques, culturels, etc.

VERIFICATION ESTIMATION

Louis-H. Laflamme, ing. Qué. 643-6776

Vacant Mtl

- Etudes de caractéristiques des tracés
- Préparation d'estimations préliminaires d'avant-projets
- Confection de plans et de profils d'avant-projets
- Vérification et approbation de profils préliminaires préparés par l'extérieur



Ministère des Transports
Direction générale du génie

DIRECTION DES TRACES ET PROJETS

Guy Petit, ing. 643-5579 (Qué.)

875, Grande-Allée est
4e étage
QUEBEC (Québec)
G1R 4Y8

SERVICE DE QUEBEC

Jean-Luc Simard, ing. 643-6750

SERVICE DE MONTREAL

Jean-Claude Larrivée, ing. 873-2720

DIVISION DE LA CIRCULATION ET AMENAGEMENTS

Marcel Huard, ing. 643-6750

DIVISION DE LA CIRCULATION ET AMENAGEMENTS

Marcel Mercier, ing. 873-2746

AMENAGEMENTS CONNEXES

Vacant Qué. 643-6891

- Préparation d'avant-projets des haltes et relais routiers
- Etudes de faisabilité des projets de plantation, d'ensemencement et de traitement des abords
- Soutien technique dans les domaines de plantation, d'ensemencement et traitement des abords
- Confection de maquettes

ETUDES DE CIRCULATION

Huan Nguyen, ing. Qué. 643-6702

~~Vacant~~ Mtl

- Etudes de circulation aux intersections, sections de routes et autres infrastructures de transport sur le plan capacité et sécurité
- Analyses de caractéristiques de la circulation
- Analyses de mouvements des véhicules
- Elaboration de modèles d'assignation et de projection de la circulation
- Demandes de numérotation des routes
- Définition d'éléments géométriques et dynamiques des projets

CONTROLE DE LA CIRCULATION

François Poulin, ing. Qué. 643-6727

~~Vacant~~ A. Roy, ing. Mtl

- Evaluation de besoins et de demandes de signaux lumineux et définition des caractéristiques générales
- Conception et préparation de projets de signalisation des autoroutes
- Définition de marquage de la chaussée des autoroutes
- Proposition de correctifs aux accidents routiers

AMENAGEMENTS GEOMETRIQUES

Yves Julien, ing. Qué. 643-6702

Roger Rivest, ing. Mtl 873-2746

- Préparation d'avant-projet des carrefours et échange
- Etude de demandes de service de non-accès
- Etudes de faisabilité des aménagements géométriques

Serge Gauthier, ing.f.,
par intérim
Québec seulement

SERVICE DE QUEBEC

Jean-Luc Simard, ing. 643-6750

SERVICE DE MONTREAL

Jean-Claude Larrivée, ing. 873-2720

DIVISION DES PROJETS

Germain Jacob, ing. 743-6776

DIVISION DES PROJETS

Gérald R. Pelletier, ing. 873-2720

SOUTIEN PROFESSIONNEL

Zéphirin A. Paquet, ing. Qué. 643-6776

Paul Cantin, ing. Mtl 873-2720

- Coordination et vérification
de projets de chaussées pré-
parés par des mandataires

- Vérification de projets de
chaussées préparés par la di-
vision

- Vérification de prévisions
d'honoraires

- Etudes spéciales (drainage,
contrôle d'érosion, etc.)

- Préparation de normes de re-
présentation et de dessins
types

SECTION DES PROJETS

René Lajeunesse, ing. Qué. 643-6776

Christian Douville, ing. Qué. 643-6776

Raymond Assaf, ing. Mtl 873-2712

Clément Beaumier, ing. Mtl 873-2712

- Préparation de projets de chaussées

- Vérification de projets de chaussées préparés
par les directions régionales et leurs districts

- Préparation d'estimations préliminaires de pro-
jets de chaussées

- Assistance technique aux régions

REGIONS

1, 3-2, 5

2, 3-1, 4

6-1, 6-2, 6-3

6-4, 7, 8

TOPOMETRIE

Gaston Senschagrin Qué. 643-5830

Cyrille Laflamme Mtl 873-2712

- Planimétrie

- Nivellement

- Implantation de lignes de base
et de lignes de centre



SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Daniel Waltz écologiste

Montréal 873-4953

Québec 643-8578

ASSISTANCE AUX RÉGIONS

Robert Letarte géogr.

873-4953

- Aider les régions et districts du point de vue environnemental lors de la préparation et la réalisation de projets.

- Vérifier les projets régionaux afin d'assurer le respect des lois et règlements à caractère environnemental.

ÉTUDE D'IMPACT

Andrée Lehmann géomorph. 873-4953

- Procéder aux études de connaissance du milieu.

- Procéder aux études d'impact.

- Proposer des mesures de correction, de protection, etc face aux risques d'impact.

CONTRÔLE DE LA POLLUTION

Mozher Sorial

873-4953

- Evaluer le niveau de pollution de l'air, de l'eau, du sol ainsi que le niveau de pollution sonore.

- Préparer des mesures correctives et de protection.



SERVICE DES SOLS ET CHAUSSÉES

Paul-A. Brochu ing.

643-6968

GÉOLOGIE

Jean Vézina ing.

643-8575

- Etude de sites et corridors routiers par cartographie des sols.
- Prospection (matériaux routiers)
- Signature d'ententes (options) pour matériaux routiers.
- Évaluations qualitatives et quantitatives de gravières, sablières, carrières, etc...

GÉOTECHNIQUE

Luc Tanguay ing.

643-8577

- Etudes de fondation pour ponts, viaducs, bâtiments, etc...
- Etudes de stabilité de talus des déblais et remblais.
- Evaluations de la capacité portante d'un sol.
- Expertises pour glissements de terrain.
- Etudes des coupes de roc.
- Etudes pour protection contre la mer.
- Expertises pour puits contaminés.
- Expertises sur diverses réclamations où les sols sont impliqués.
- Etudes de construction sur sava-
- nes.

STRUCTURE DES CHAUSSÉES

Pierre Demontigny ing.

643-1665

- Etudes de sols sur tracés de routes et autoroutes.
- Profils statigraphiques.
- Etudes de glissance.
- Etudes de réfection à partir de:
 - portance
 - roulement
 - sondages
 - tubes de gel
- Etudes géophysiques.

SERVICE DES RELEVÉS TECHNIQUES

Clément Roy ing.

643-1653

CARTOGRAPHIE

Julien Dupont géogr. 643-6890

Lucien Tremier

- Production cartographique:
 - carte routière du Québec
 - carte des transports 1:50 000 et 1:125 000
 - cartes des différentes régions et districts.
 - plans municipaux.
 - cartes des sentiers de moto-neige.
 - toute autre carte à produire pour le M.T.Q.
- Atlas des transports et autres documents cartographiques et géographiques.
- Lien entre le M.T.Q. et la Commission de Toponymie.
- Distances routières:
 - supervision des documents.
 - représentation du M.T.Q. devant les tribunaux.
- Inventaire, interprétation et diffusion des informations géographiques.
- Production des documents photogramétriques.

INVENTAIRE STRUCTURAL

Gérard Tessier ing. 643-1665

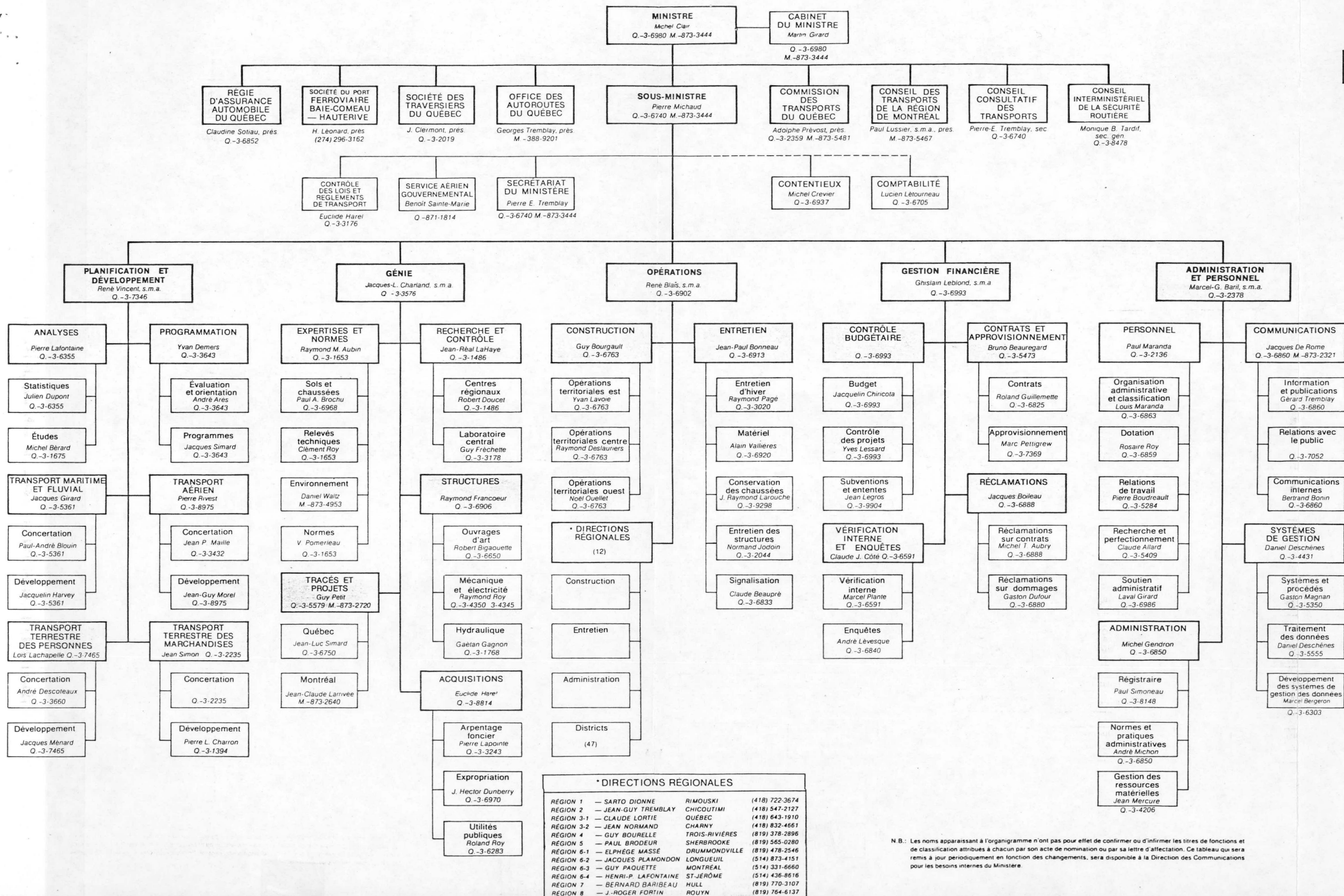
- Localisation, révision et mise à jour des sections d'inventaire.
- Inventaire structural des infrastructures de transports:
 - déflexion des chaussées.
 - profilométrie.
 - glissance.
 - détérioration de surface.
- Inventaire des sources de matériaux et des infrastructures ponctuelles de transports.
- Inventaire des accidents et identification des zones et points dangereux du réseau routier.
- Banque de données géologiques et géotechniques.

TRAFIC ET GÉOMÉTRIE

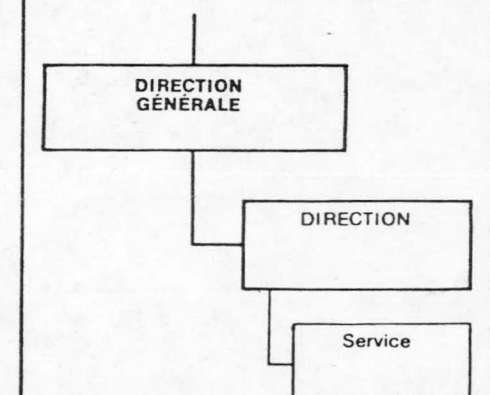
643-6303

- Inventaire des caractéristiques géométriques des infrastructures de transports:
 - dimensions.
 - hauteurs libres.
 - visibilité.
 - vitesse sur les routes et vitesse sécuritaire dans les courbes.
 - capacité au trafic.
 - localisation des points faibles, ...
- Inventaire du trafic qualifiant et quantifiant les usages et usagers des infrastructures de transports:
 - trafic basé sur les compteurs permanents, semi-permanents ou autres, et sur les comtages et classification.
 - enquêtes origine-destination, ...
- Photo inventaire du réseau routier et ses abords et diffusion de ces documents photographiques.

Organisation administrative



Légende: Nomenclature des unités administratives

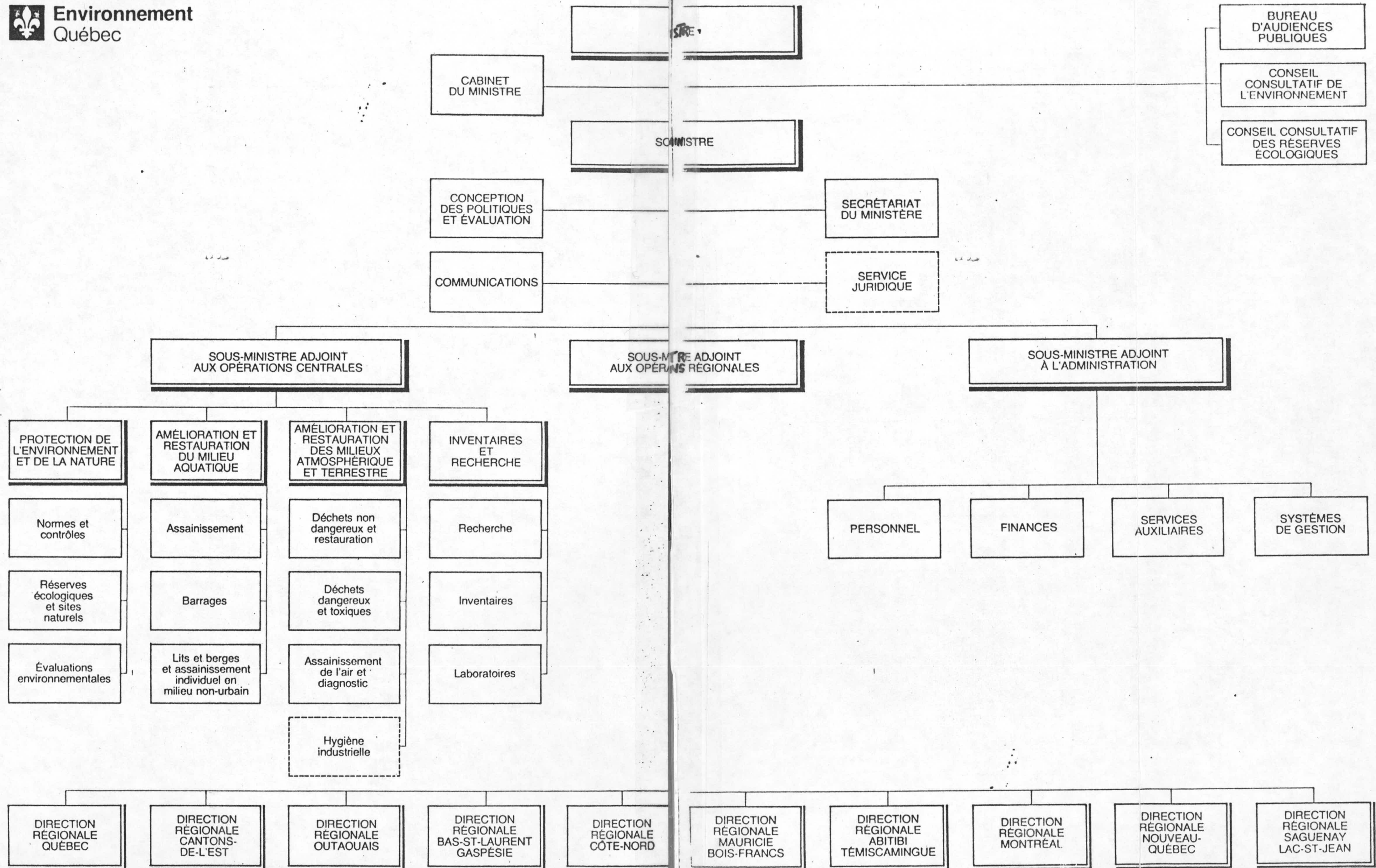


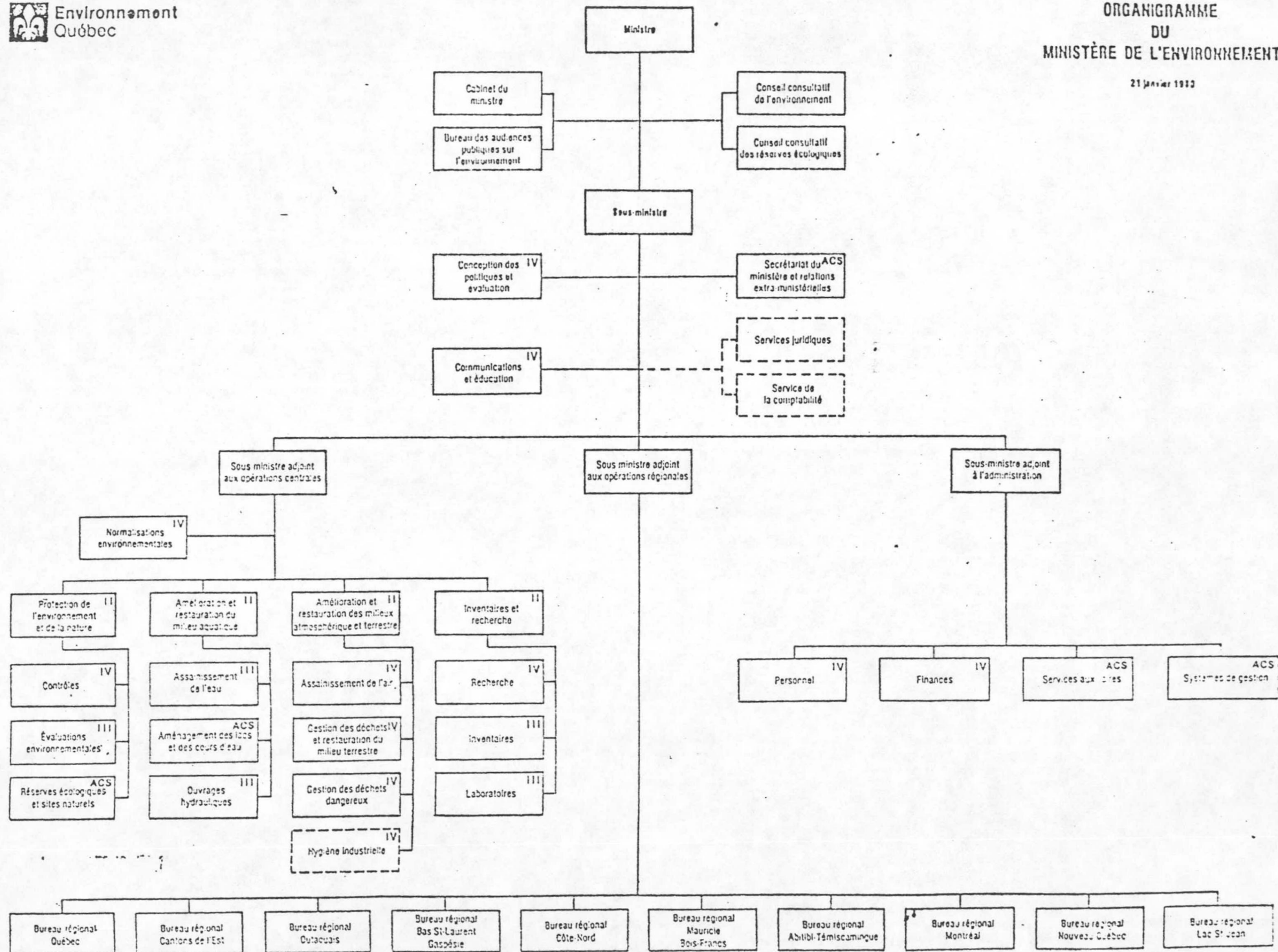
N.B.: Les noms apparaissant à l'organigramme n'ont pas pour effet de confirmer ou d'infirmer les titres de fonctions et de classification attribués à chacun par son acte de nomination ou par sa lettre d'affectation. Ce tableau qui sera remis à jour périodiquement en fonction des changements, sera disponible à la Direction des Communications pour les besoins internes du Ministère.

Pierre Michaud
sous-ministre

5 mai 1981

Édition provisoire pour usage interne





2. RENSEIGNEMENTS D'ORDRE ADMINISTRATIF

INCENDIE

EN CAS D'ALARME

- 1 - NE JAMAIS PRENDRE LES ASCENSEURS.
- 2 - SORTIR AUSSITÔT QUE L'ALARME EST DECLENCHEE.
- 3 - POUR EVITER L'ENCOMBREMENT:
 - ETAGES PAIRS: EMPRUNTER L'ESCALIER CÔTE SUD
 - ETAGES IMPAIRS: EMPRUNTER L'ESCALIER CÔTE NORD

IL Y VA DE VOTRE VIE



MONTRÉAL

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

DESTINATION	D'UN POSTE CENTREX (873)	D'UN POSTE NON CENTREX (autre que 873)
Poste centrex (873)	5 derniers chiffres	7 chiffres
Appel local (hors centrex)	9+7 chiffres	7 chiffres
Québec, poste centrex (643)	64+5 chiffres	873-3131*
Québec, poste non centrex	649+7 chiffres	873-3131*
Autres villes du réseau	voir page 204.3	873-3131*
Interurbain automatique	9+1+(indicatif régional s'il y a lieu)+ 7 chiffres	1+(indicatif régional s'il y a lieu)+ 7 chiffres
Téléphoniste du gouvernement	"0" (zéro)	873-3131
Assistance-répertoire	"0" (zéro)	873-3131
Assistance-annuaire (local), (toute demande de numéro inscrit dans l'annuaire de la région de l'utilisateur occasionnera des frais de trente cents).	9+411	411
Assistance-annuaire (interurbain) sans frais	9+1+(indicatif régional s'il y a lieu)+ 555-1212	1+(indicatif régional s'il y a lieu)+ 555-1212
Réparation	9-611	611
Répertoire: inscriptions, changements	Communiquez avec votre interlocuteur officiel (voir page 2)	
Service des téléphonistes	8h À 23h DU LUNDI AU VENDREDI.	
Numéro principal du gouvernement	873-3131	

***Seuls les fonctionnaires autorisés peuvent utiliser le réseau gouvernemental intercentres.**

Renseignements à fournir au téléphoniste:

- a) L'endroit et le numéro de téléphone désirés
- b) Votre nom
- c) Le nom de votre ministère
- d) Le numéro de téléphone d'où vous appelez
- e) Votre numéro de téléphone au bureau

NOTE: Les parenthèses encadrant les numéros de téléphone indiquent que les frais de service sont acquittés par ces organismes.



Gouvernement du Québec

Ministère
des Transports

Service de l'Environnement
255, est Crémazie (9e)
Montréal, QC H2M 1L5

A: Aux chefs de division pour action et l'ensemble
du personnel du service pour information et application.

De: Daniel Waltz, chef du service
de l'Environnement

Objet: Réduction et contrôle des frais de voyage

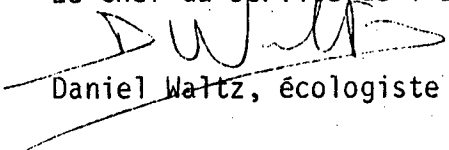
Pour application immédiate et sans délais:

Compte tenu des directives reçues touchant la réduction des frais de voyage, l'ensemble du personnel du service appliquera, jusqu'à nouvel avis, les mesures suivantes:

1. Aucun voyage ne sera effectué sans mon autorisation express, sauf cas d'urgence notifiée et dans l'impossibilité de me joindre, auquel cas le chef de division pourra prendre la décision lui-même et faire aussitôt que possible rapport incluant justification.
2. On évitera tout particulièrement les frais de coucher chaque fois que possible et on regroupera les projets s'il y a lieu.
3. Avec chaque demande de sortie il sera fourni un plan de travail avec horaire prévue en plus de la justification du voyage.
4. Les «réservations» de chambre, lorsque nécessaire, continueront de devoir se faire par l'intermédiaire de ma secrétaire ou de la personne qu'elle désignerait à cet effet.

N.B. Toutes ces mesures visent également le groupe de Québec comme celui de Montréal, dans les trois divisions concernées ainsi que le personnel directement rattaché au service (secrétariat).

Le chef du service de l'Environnement,


Daniel Waltz, écologiste

c.c. A tous les membres du personnel du service de l'Environnement
MTQ (à Québec et à Montréal)

application immédiate

IMPORTANT

FRAIS DE VOYAGES

Nouveaux taux à inscrire lors de votre prochaine réclamation. Pour ce qui concerne la rétroactivité, (km), ne rien faire pour le moment, des instructions suivront.

La directive concernant les frais de voyages reste en vigueur. Seuls les taux indiqués ici sont changés.

Indemnité selon les moyens de transport

a) Automobile personnelle

Un employé autorisé à utiliser une automobile personnelle reçoit, pour tout parcours effectué dans l'exercice de ses fonctions, une indemnité établie comme suit:

	<u>Du 1er avril 1980 au 31 mars 1981</u>	<u>A compter du 1er avril 1981*</u>
i) pour les premiers 8 000 km d'une année financière:	0,18 \$ /km	<u>0,21 \$ /km</u>
ii) pour tout kilométrage entre 8 001 et 18 000 km au cours d'une année financière:	0,14 \$ /km	0,185 \$ /km
iii) pour tout kilométrage entre 18 001 et 26 000 km au cours d'une année financière:	0,11 \$ /km	0,13 \$ /km
iv) pour tout kilométrage excédentaire de 26 000 km au cours d'une année financière:	0,09 \$ /km	0,12 \$ /km

Lorsqu'il est autorisé à transporter dans une automobile personnelle une équipe d'employés du travail extérieur avec ou sans l'équipement utilisé par cette équipe, un employé a droit à une indemnité additionnelle de 0,05 \$ par km ainsi parcouru.

Lorsqu'il est autorisé à utiliser une automobile personnelle sur des routes de forêts ou des routes gravelées, il a droit à une indemnité additionnelle de 0,05 \$ par km ainsi parcouru.

* Note: les taux figurant sous cette colonne et qui sont effectifs le 1er avril 1981 sont composés d'une allocation de base, majorée de 0,01 \$ /km à titre d'ajustement pour des hausses anticipées du prix de l'essence.

Lorsqu'il est autorisé à attacher à une automobile personnelle une roulotte ou autre équipement de même nature, un employé a droit à une indemnité additionnelle de 0,05 \$ par km ainsi parcouru.

Lorsqu'il est autorisé à utiliser une automobile personnelle pour un recensement de circulation entre le 1er novembre et le 31 mars, un employé a droit à une indemnité additionnelle de 1,20 \$ par heure de recensement.

Le total des indemnités versées en vertu du présent sous-paragraphe ne peut toutefois être inférieur à 2,95 \$ pour chaque jour d'utilisation autorisée d'une automobile personnelle.

b) Taxi

L'employeur rembourse à un employé les frais réels encourus lors de l'utilisation d'un taxi dans l'exercice de ses fonctions.

L'utilisation du taxi comme moyen de transport doit toutefois être justifiée et réservée à des courtes distances dont il faut indiquer les points de départ et de destination.

c) Transport en commun

L'employeur rembourse à un employé les frais réels encourus lors de l'utilisation des transports en commun dans l'exercice de ses fonctions.

* Un employé qui, quoique requis d'utiliser un transport en commun, utilise plutôt une automobile personnelle, n'a droit qu'à une compensation égale à 0,09 \$ par km ainsi parcouru.*

d) Stationnement et péage

L'employeur rembourse à un employé les frais encourus pour le péage et pour le stationnement de l'automobile dans le cours d'un voyage. 12 6 9 15

* Note: ce taux est composé d'une allocation de base, majorée de 0,01 \$ /km à titre d'ajustement pour des hausses anticipées du prix de l'essence.

12 JUIN 81

L'employeur rembourse les frais de repas suivant les coûts réels. Pour chaque journée civile complète, l'employé touche pour ses frais de repas, une indemnité globale maximum de 20,90 \$ incluant taxes et pourboires. Si un jour de voyage est moindre qu'un jour civil complet, les montants maximum admissibles pour frais de repas, incluant taxes et pourboires, sont les suivants:

- i) pour le déjeuner: 4,70 \$
- ii) pour le dîner: 6,50 \$
- iii) pour le souper: 9,70 \$

Avec
Reçus

Des allocations fixes ainsi établies:

- i) pour le déjeuner: 2,65 \$
- ii) pour le dîner: 4,15 \$
- iii) pour le souper: 4,15 \$

tiennent lieu de remboursement de frais de repas admissibles et sont payables à l'employé qui, lors d'un voyage, apporte tels repas de sa résidence ou qui défraie le coût de la nourriture qu'il apporte et prépare sur place.

ARTICLE 8 - Frais de logement

1. Dans un établissement hôtelier

L'employeur rembourse les frais réels de logement encourus dans un établissement hôtelier.

2. Dans un établissement autre qu'hôtelier

Lorsqu'un employé, au cours d'un voyage autorisé, loge ailleurs que dans un établissement hôtelier, le montant maximum admissible est:

- a) soit une allocation fixe de 9,80 \$ lors d'un coucher chez un parent ou ami; l'employé est alors remboursé en outre du kilométrage requis pour se rendre du lieu de travail en voyage à l'endroit de ce coucher jusqu'à concurrence de 32 km aller et retour;

soit une allocation fixe de 5,40 \$ par nuit, incluant tous frais incidents, pour l'utilisation d'une roulotte ou d'une tente;

- c) soit les frais réels encourus, lorsque des services autres que ceux prévus ci-dessus sont utilisés, tels les services offerts par un club privé, par un camp d'une entreprise commerciale ou industrielle ou par une résidence d'employés d'une entreprise.

4. Frais divers

Pour chaque jour de voyage comportant un coucher dans un établissement hôtelier, l'employeur accorde à un employé une allocation de 2,80 \$.

5. Appels téléphoniques

Les frais d'appels téléphoniques sont remboursables en autant qu'ils sont encourus à des fins gouvernementales. Pour chaque réclamation à ce titre, l'employé doit indiquer le nom de la personne appelée et la raison de l'appel.

Nonobstant ce qui précède, l'employé en voyage est remboursé du coût d'appels téléphoniques interurbains jusqu'à un maximum de 5,15 \$, et ce pour chaque période comportant trois couchers consécutifs.

Règle générale

* Une preuve de voyage doit être présentée pour chaque voyage et pour chaque journée complète de séjour. Aucune preuve de voyage n'est toutefois requise pour un voyage de moins de 240 km aller-retour, lorsqu'il y a utilisation de l'automobile personnelle et que ce voyage ne comporte pas de frais de repas ou de coucher. Une pièce justificative de l'utilisation de l'un ou l'autre des services mentionnés à l'article 1 est considérée comme une preuve de voyage, même s'il n'est pas indiqué au même article que cette pièce est requise pour justifier une dépense particulière.

Pièces justificatives spécifiques

a) Logement dans un établissement hôtelier

* Lorsqu'il y a coucher dans un établissement hôtelier, le reçu de caisse enregistreuse doit être fourni. Si l'établissement hôtelier ne peut fournir de reçu de caisse, un reçu officiel d'un représentant de l'établissement est accepté. La pièce justificative fournie doit indiquer le nom de l'employé, la durée et les dates de séjour, le montant effectivement payé ainsi que le nom et l'adresse de l'établissement où l'employé a logé.

b) Logement hors d'un établissement hôtelier

Lorsqu'il y a coucher hors d'un établissement hôtelier, une indication doit être fournie de la nature du service utilisé. Dans les cas où la compensation est payable selon les frais réels, une pièce justificative doit être fournie. Lorsque l'employé n'a aucune autre preuve de voyage, il doit fournir le nom et l'adresse de l'endroit où il a logé.

FRAIS DE VOYAGES

Selon directive 5-74
refondu par le C.T. 126300 - 13 mai 80

L'employeur détermine les moyens de transport, de logement et de subsistance qui doivent-être utilisés par un employé à l'occasion de voyages pour le Ministère.

Une dépense de voyage doit, pour être remboursable selon les règles de cette directive, être nécessaire, raisonnable et avoir été réellement encourue.

La présentation de pièces justificatives ou de renseignements faux, inexacts ou incomplets, faite dans le but d'appuyer une réclamation non conforme à cette directive, est passible de mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'à la destitution ou la révocation, et ce sans préjudice de tout autre recours permis par la loi.

RECLAMATION POUR FRAIS DE VOYAGES → formule; copie ci-jointe.

- A remplir; soit du lundi au vendredi si l'employé est sur la route régulièrement, ou attendre d'avoir plusieurs sorties si il ne sort que de temps à autre.
- La formule devra-être signée par le supérieur immédiat et hiérarchique de l'employé.
- Il faut compter entre un et deux mois avant d'être remboursé, car le bureau de vérification est à Québec; d'où l'importance de bien remplir le formulaire afin de ne pas retarder - encore - la procédure
- L'employé qui part en voyage de travail pour plusieurs jours peut recevoir une avance. Il devra en faire la demande une semaine avant.
- Ne jamais rien inscrire dans les zones bleues, mauves et grises de la réclamation, (sur la copie ci-jointe: les zones ou il y a un X)
- Il est à conseiller de remplir le formulaire au fur et à mesure. Il est plus facile de se rappeler quoi inscrire le même soir que cinq jours plus tard.
- Si pour un même voyage, l'employé doit prendre deux formulaires, à cause du manque d'espace, il devra calculer chacune séparément, mais inscrire sur la première réclamation qu'il y a la suite sur la deuxième qui s'échelonne de telle date à telle date...

(Voir copie de la formule pour suivre ci-dessous)

COMMENT REMPLIR UNE RECLAMATION

- ① Le nom de l'employé.
- ② Le prénom
- ③ Point d'attache: inscrire 255 est Crémazie, 9^e étage, Montréal.
(même pour les employés du 201 Crémazie.)
- ④ Téléphone: 873-7148 (le no de téléphone du port d'attache).
- ⑤ Territoire habituel de travail: Toujours inscrire "Région 6-3", qui est la région de Montréal, Ile Jésus, Vaudreuil-Soulanges et Laval. C'est le territoire habituel de travail.
- ⑥ Fonction: "Etudiant"

- 7 Résidence: adresse complète
- 8 Entité administrative: le nom du service pour lequel l'employé travaille; Relevés Techniques ou Environnement.
- 9 et 10 Moyen de transport: seulement pour les employés qui utilisent leur véhicule.
- 11 Réinscrire "Etudiant"
- 12 Inscrire la raison du ou des voyages décrits sur cette réclamation.
- 13 Noter les noms de toutes les personnes qui ont été dans le même véhicule que l'employé pour le ou les voyages mentionnés.
- 14 Autorisé par: Inscrire le nom du supérieur immédiat.
- 15 Ministère: toujours inscrire " 850 ".
- 16 Le no d'assurance sociale de l'employé.
- 17 Période: date de départ et d'arrivée du voyage
ou
date du 1er voyage et date du dernier.
- 18 Date ou l'employé finit de remplir sa réclamation.

N.B. Les journées de voyages s'inscrivent de gauche à droite, à la journée.

L'employé peut prendre plusieurs lignes pour une même journée, mais attention de ne pas mêler les données.

- 19 Date: Ecrire les dates de départ ou d'arrivée du ou des voyages pour chaque journée ou il y a dépenses à réclamer.
- 20 22 Heures départ et arrivée: IMPORTANT: Inscrire ici l'heure du départ du voyage et d'arrivée. Ne pas confondre avec les heures de travail. Un employé peut commencer son travail au bureau à 8:30 mais partir sur la route à 10:30.
- 21 Détails du compte: Inscrire le lieu de départ, (Montréal), le ou les lieux du voyage et le lieu du retour, (Montréal), s'il a lieu dans la même journée.

La partie ci-dessous, (entre les lignes verticales), s'adresse seulement à l'employé qui a des **FRAIS ENCOURUS POUR SON AUTOMOBILE**

- 21 Détails du compte: Détailler les endroits visités si l'employé visite plus d'un endroit ou inscrire "Local", s'il tourne aux alentours d'un même point, voir exemple.
- 23 Inscrire le nombre de km effectués. Voir l'exemple pour façon de les détailler.
- 24 Les frais pour péages, pont, (Champlain) et stationnements sont remboursables à la condition d'avoir un reçu. Inscrire le total de ces frais pour la journée.

Un reçu de preuve à l'auto: ESSENCE, est demandé pour chaque sortie de travail ou l'employé utilise son automobile personnelle, ainsi que chaque jour ou il fait 240km et plus. Sur le reçu doit-être indiqué:

- la date
- le nom du garage
- la localité

de litres d'essence acheté

le prix

TAUX: Pour les premiers 8,000 km0,21 \$/km
 Pour les km entre 8,001 et 18,000 km.....0,185\$/km
 Pour les km entre 18,001 et 26,000 km.....0,13 \$/km

Les personnes qui sont considérés comme employés de travail extérieur, et qui transportent dans leur automobile 2 ou plusieurs employés du travail extérieur, ont droit à une indemnité additionnelle de 0,05\$ par km. ainsi parcouru.... voir copie du formulaire pour manière de l'inscrire.

Les employés qui ont à utiliser leur automobile personnelle sur des routes gravellées ont droit à une indemnité additionnelle de 0,05\$ par km ainsi parcouru.... voir exemple pour manière de l'inscrire.

- ② Taxi ou transport en commun: L'employé qui doit utiliser un taxi pour fin de voyage gouvernemental doit produire le reçu et indiquer le montant. De même s'il a à utiliser le train ou autobus, à l'exception du transport en commun d'une grande ville.

FRAIS DE REPAS

Nul repas n'est remboursable à l'intérieur d'un parcours routier de 16 km, et ce en utilisant la route la plus directe entre le port d'attache et l'endroit de déplacement

ou

à l'intérieur du territoire habituel pour les employés de travail extérieur, pour ceux-ci, voir carte de la région 6-3.

Pour avoir droit aux indemnités prévues aux repas, il faut que le départ et l'arrivée du voyage s'effectuent aux heures demandées.

Les taux de repas sont décrits ci-dessous, dépendant que l'employé mange au restaurant ou apporte son lunch.

	<u>HEURES</u>		<u>MONTANTS</u>	
	<u>Départ avant</u>	<u>Retour après</u>	<u>Au restaurant: Maximum</u>	<u>Avec lunch</u>
Jeuner:	07:30		\$ 4.70	\$ 2.65
er:	11:30	13:30	\$ 6.50	\$ 4.15
aper:	17:30	18:30	\$ 9.70	\$ 4.15

L'employé qui mange au restaurant doit toujours produire un reçu de l'établissement qui doit indiquer:

- le nom du restaurant
- la localité
- la date
- le prix payé: qui sera le montant réclamé jusqu'au maximum autorisé.
- la signature du serveur ou de la serveuse: IMPORTANT

Toutes ces données doivent-être inscrites, sinon le repas ne sera pas remboursé.

L'employé qui apporte son lunch demande le montant autorisé.

Les repas s'inscrivent au jour le jour, dans chaque colonne identifiée à cette fin.

FRAIS DE LOGEMENT

- (29) Le gouvernement rembourse les frais réels encourus dans un établissement hôtelier, quand l'employé ne peut revenir de son voyage le même jour.

TRES IMPORTANT: L'employé doit fournir le reçu de caisse de l'hôtel où il doit-être inscrit:

- la date
- le nom de l'hôtel
- la localité
- le nom de l'employé
- le no de la chambre
- les dates d'arrivée et de départ
- la signature du commis
- la facture doit-être acquittée et doit-être indiquée.

l'employé qui paye avec sa carte de crédit doit fournir une copie de son reçu de carte de crédit.

Si deux employés désirent partager la même chambre;

- les deux noms doivent-être inscrit sur le reçu.
- le montant devra-être payé moitié moitié par les deux.
- chacun réclamera la moitié du montant inscrit sur la facture.
- un fournira l'original du reçu avec sa réclamation et l'autre donnera une copie du même reçu avec la sienne.

Tout employé qui loge dans un établissement hôtelier a droit à une allocation de \$ 2.80 pour chaque jour de voyage. Il inscrira ce montant au no (31) avec la lettre A au no (30), (pour Allocation).

L'employé que loge chez un ami ou un parent a droit a une allocation fixe de \$9.80 qu'il indiquera au no (29). Inscrira sur la réclamation l'endroit ou il a logé.

FRAIS DIVERS

L'employeur rembourse aussi les frais divers suivants encourus par un employé lors de l'exercice de ses fonctions.

Les frais de buanderie lorsque le voyage est plus de 5 jours consécutifs. Les reçus seront demandés. L'employé inscrira le montant dans la colonne Divers, no (31), avec la lettre O au no (30).

Les frais d'appels téléphoniques sont remboursables, en autant qu'ils sont encourus à des fins gouvernementales. Pour chaque réclamation à ce titre, l'employé doit indiquer le nom de la personne appelée, son numéro et la raison de l'appel dans la section "Détails du comptes" no (21). Il inscrira le montant au no (31) avec la lettre T devant, no (30).

Nonobstant ce qui précède, l'employé en voyage est remboursé du coût d'appels téléphoniques interurbains personnels jusqu'à un maximum de \$ 5.15, et ce pour chaque période de 3 couchers consécutifs, (aucun reçu nécessaire).

Quand l'employé a terminé d'inscrire le ou les voyages qu'il a effectué, il fait le total de chacune des colonnes.

Frais de transports:

- (32) Inscrire le total des km
- (33) Le taux: 0,21 \$/km
- (34) le résultat de la multiplication
- (35) réinscrire le total réclamé pour les km

Additionner tous les frais de transports; soit les colonnes A B et C, inscrire le total au no (36), à droite.

Frais de repas et logement:

Additionner tous les frais de repas et de couchers; soit les colonnes D, E, F et H, et inscrire le total au no (37).

Compléter les additions et inscrire le total global 3fois: no (38), (39) et (40).

Ne pas tenir compte de l'espace "Moins avance reçue", même si l'employé a reçu une avance pour ses frais de voyages.

Ne pas oublier de signer sa réclamation, no (41).

Les reçus:

Numéroter tous les reçus qui accompagnent la réclamation, au jour le jour; c'est-à-dire: frais de transport, repas, couchers et autres DANS L'ORDRE. Inscrire les numéros dans la colonne "No de reçus", (dernière à droite).

Brocher les reçus en ordre dans le coin supérieur gauche avec la 1^{re} feuille du formulaire.

Remettre à son supérieur immédiat la feuille blanche et la rose, ainsi que les reçus.

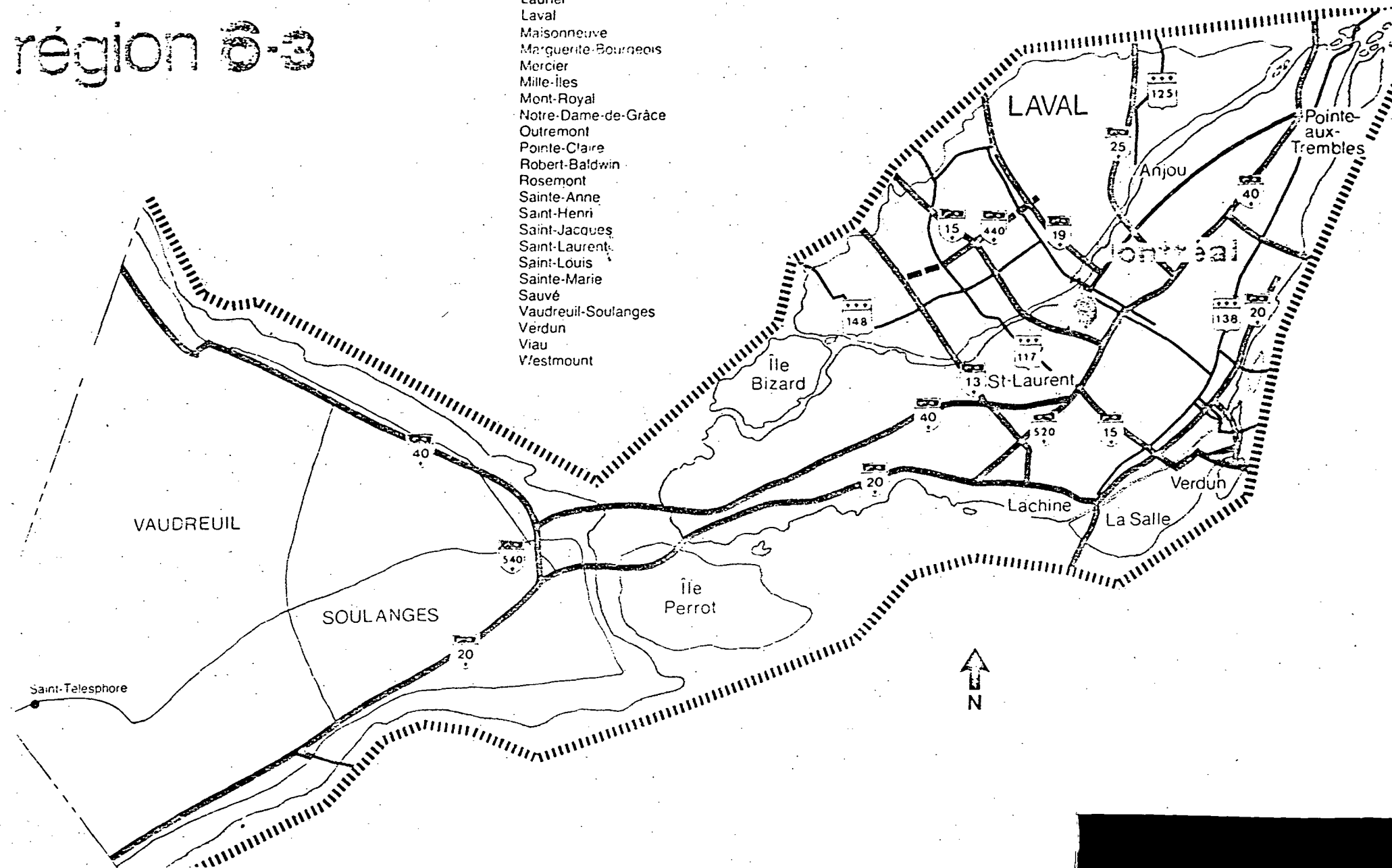
Certains formulaires ont une troisième feuille, (verte). Celle-ci sera pour l'employé. Dans le cas où il n'y a pas de feuille verte, l'employé veillera à se garder des photocopies de ses réclamations. Il lui sera facile quand il recevra son chèque de remboursement de vérifier si le montant reçu correspond au montant demandé.

.../6

- B...
- Crémazie
- D'Arcy-McGee
- Dorion
- Fabre
- Gouin
- Jacques-Cartier
- Jeanne-Mance
- L'Acadie
- Lafontaine
- Laurier
- Laval
- Maisonnette
- Marguerite-Bourgeois
- Mercier
- Mille-Îles
- Mont-Royal
- Notre-Dame-de-Grâce
- Outremont
- Pointe-Claire
- Robert-Baldwin
- Rosemont
- Sainte-Anne
- Saint-Henri
- Saint-Jacques
- Saint-Laurent
- Saint-Louis
- Sainte-Marie
- Sauvé
- Vaudreuil-Soulanges
- Verdun
- Viau
- Westmount

Territoire Habituel de travail

région 6-3



Conversion des milles en kilomètres

1 mille = 1.6 km

Milles	Kilomètres
1	1.6
2	3.2
3	4.8
4	6.4
5	8.0
6	9.7
7	11.3
8	12.9
9	14.5
10	16.1
11	17.7
12	19.3
13	20.9
14	22.5
15	24.1
16	25.7
17	27.4
18	28.9
19	30.6
20	32.2
21	33.8
22	35.4
23	37.0
24	38.6
25	40.2
26	41.8
27	43.4
28	45.1
29	46.7

Milles	Kilomètres
58	93.3
59	94.9
60	96.5
61	98.1
62	99.8
63	101.4
64	102.9
65	104.6
66	106.2
67	107.8
68	109.4
69	111.0
70	112.6
71	114.2
72	115.8
73	117.5
74	119.1
75	120.7
76	122.3
77	123.9
78	125.5
79	127.1

Milles	Kilomètres
30	48.3
31	49.9
32	51.5
33	53.1
34	54.7
35	56.3
36	57.9
37	59.5
38	61.1
39	62.8
40	64.4
41	65.9
42	67.6
43	69.2
44	70.8
45	72.4
46	74.0
47	75.6
48	77.2
49	78.8
50	80.5
51	82.1
52	83.7
53	85.3
54	86.9
55	88.5
56	90.1
57	91.7

Milles	Kilomètres
80	128.7
81	130.3
82	131.9
83	133.5
84	135.2
85	136.8
86	138.4
87	139.9
88	141.6
89	143.2
90	144.8
91	146.4
92	148.0
93	149.6
94	151.2
95	152.9
96	154.5
97	156.1
98	157.7
99	159.3
100	160.9

RECLAMATION POUR FRAIS DE VOYAGE ET D'ASSIGNATION

Le réclamant doit également remplir les zones rouges. Les zones bleues et grises sont réservées à la direction de la comptabilité. Les zones mauves doivent être remplies, s'il y a lieu, par le supérieur immédiat.

NOM (1)		PRENOM (2)	
Point d'attache (3)	N° Rue	Localité	Téléphone (4)
Territoire habituel de travail (5)		Fonction (6)	
Résidence (7)		Entité administrative (8)	
Moyen de transport	Autre: Précisez		Immatriculation du véhicule
Véhicule personnel (9)			(10)
Cadre supérieur et adjoint	Professionnel	Fonctionnaire	Ouvrier
	Agent de la paix	Autre (spécifier) (11)	

Autorisation					
Raisons du voyage (12)					
Lieu d'assignation			N° du CT (si requis)		
Accompagné de (13)			Autorisé par (14)		
C. de resp.	Progr.	Elem.	C.C.	Cat.	S-Cat.
Statistique			Infrastructure		

Transaction (26)	Ministère (15)	Ex.	N° d'assurance sociale (16)	Nat.	N° de contrôle
264					
265					
Genre	Période	Début	Fin	Date du compte	
		A M J (17)	A M J	A (18)	
N° d'engagement				N° de compte en idéicom	
Préf. N° de référence Suff.				Cote	
				X	

Date		Heure départ	Détails du compte ou remarques (Point de départ — d'arrêt — d'arrivée)	Heure arrivée	Automobiles Distance parcourue	Taxi ou transport en commun	Voir verso Stationnement péage et autres	Frais réels ou maximum autorisé (taxes et pourboires inclus)					Voir verso Divers	N° de recu et/ou remarques
Mois	Jour							Déjeuner	Dîner	Souper	Indemnité repas	Coucher ou Per diem		
(19)	(20)		(21)	(22)	(23)	(25)	(24)	(26)	(27)	(28)		(29)	(30)	(31)
05	04	9:00	MONTREAL - STE-AGATHE - MONTREAL	16:00					\$6.50					
05	06	8:30	MONTREAL - ST-JOVITE		128									
			ST-JOVITE - MONT TREMBLANT - LOCAL		26			\$6.50	\$9.70			\$35.00	A	\$2.80
			MONT-TREMBLANT - MONT LAURIER		92									
			RTES GRAVELEES DE ST-JOVITE A MONT TREMBLANT: 26 Km x 0.05				\$1.30							
			INDEMNITE EQUIPE: 246 Km x 0.05				\$12.30							
05	07		MONT-LAURIER - MONTREAL	15:30	230			\$4.70	\$6.50					
			INDEMNITE EQUIPE: 220 Km x 0.05				\$11.56							

Signature du réclamant (41)	Date
Signature du supérieur immédiat	Date

Distance cumulative incluant le présent compte
--

Distance parcourue	476
Distance parcourue	476
Compensation pour distance	99.96

Totaliser D+E+F+G+H	(37)
Totaliser A+B+C	(36)
Total global	(38)
Total global	(40)

Ministère ou organisme
Demande de paiement

Contrôleur des finances
Certificat de conformité du paiement à la loi de l'administration financière

Règlement du compte	
Total du présent compte	\$196.76
Moins avance	
Paiement en argent	
ou	
Montant réclamé	\$101.76



PERMIS D'ABSENCE

NOM PONTBRIAND	PRÉNOM PIERRE	NO ASSURANCE SOCIALE 229 298 829
SERVICE Environnement	LIEU DE L'EMPLOI 255 Géorgie est MTL	NO DU RÉGISTRE

PAR LA PRÉSENTE, JE DEMANDE LA PERMISSION DE M'ABSENTER DE MON TRAVAIL POUR UNE DURÉE DE 3 JOURS ET/OU 3 HEURES
DU 81-10-06 1.00 AU 81-10-06 4.00 POUR LE MOTIF SUIVANT
ANNEE - MOIS - JOUR HEURE(S) ANNEE - MOIS - JOUR HEURE(S)

✓	Codes	DESCRIPTION DE L'ABSENCE
	10	VACANCES ANNUELLES
	15	MALADIES
	20	ACCIDENT DE TRAVAIL
✓	25	COMPENSATION DE TEMPS SUPPLÉMENTAIRE
	30	RÉSERVE DE CONGÉS SOCIAUX
	35	MON MARIAGE
	36	MARIAGE D'UN PARENT
	37	NAISSANCE OU ADOPTION
	38	DÉCÈS DE MON CONJOINT
	39	DÉCÈS D'UN PARENT

✓	Codes	DESCRIPTION DE L'ABSENCE
	40	CHANGEMENT DU LIEU DE MON DOMICILE Inscrire la nouvelle adresse dans l'espace "Détails de la demande"
	56	JURÉ OU TÉMOIN
	57	TÉMOIN EXPERT
	58	DÉMÉNAGEMENT (A LA DEMANDE DU GOUVERNEMENT)
	59	COURS DE PERFECTIONNEMENT
	65	CONGÉ SPÉCIAL AVEC TRAITEMENT
	66	CONGÉ SPÉCIAL SANS TRAITEMENT
	70	CHARGES PUBLIQUES
	71	CONGÉ DE MATERNITÉ

DÉTAILS DE LA DEMANDE / OU
RAISON EN CAS DE MALADIE:

Pierre Pontbriand

Signature de l'employé

81-09-30

Date

À REMPLIR PAR LE SUPÉRIEUR IMMÉDIAT

JE RECOMMANDE QUE LE CONGÉ POSTULÉ SOIT ACCORDÉ.

André Schumacher

Signature du supérieur immédiat

81-10-01

Date

J'AUTORISE LE CONGÉ POSTULÉ

Signature du supérieur hiérarchique

Date

À REMPLIR PAR LE SOUS-CHEF OU SON REPRÉSENTANT

COMMENTAIRES:

APPROBATION

REFUS

Signature du sous-chef / représentant

Date

II- ASPECTS LEGAUX RELIES AU DOMAINE
DE L'ENVIRONNEMENT

1. REVUE DES LOIS ET REGLEMENTS
QUI REGISSENT LE DOMAINE DE
L'ENVIRONNEMENT

II Aspects légaux reliés au domaine de l'environnement

- 1- Revue des lois et règlements qui régissent le domaine de l'environnement et plus particulièrement de tous les points de ces lois et règlements qui se rapportent aux projets environnement transport.
 - 1.1 Les contraintes du législateur en matière d'infrastructure de transport (texte de C. Girard).
 - 1.2 Texte de Andrée Lehmann, Mozher Sorial, Robert Letarte (interprétation de certains textes du M.En.Q. du décret 3734-80 du 3 décembre 80).
 - 1.3 Confirmation d'un avis juridique - Travaux sur les terres de la Couronne.
 - 1.4 Démarches administratives conformément à la Loi de la qualité de l'environnement.
 - 1.5 La loi sur l'aménagement et l'urbanisme - ses implications au niveau du ministère des Transports (texte de France Serge Julien et Claude Girard)

1.1 LES CONTRAINTES DU LÉGISLATEUR
EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURE DE
TRANSPORT

Texte de présentation, Colloque A.Q.T.R.

Session A - Environnement

Les contraintes du législateur en matière d'infrastructures de transport

Introduction

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement du Québec comme la plupart des gouvernements des pays industrialisés a adopté plusieurs législations et réglementations en matière de protection des écosystèmes naturels et humains. Prises individuellement ces différentes législations peuvent avoir une portée relativement limitée mais prises globalement elles sont toutes extrêmement reliées et presque indissociables. En fait, cette indissociabilité provient du fait que l'objet de ces législations «l'environnement» est un système fort complexe où tous les éléments du milieu naturel et humain sont étroitement inter-reliés; c'est donc dire que l'action de l'homme sur une des composantes du système engendrera d'abord des répercussions sur cette dernière mais aussi sur toutes les autres composantes à l'intérieur du système. C'est pourquoi, les législations visant la protection de l'environnement ne doivent pas être perçues comme des limitations aux interventions de l'homme sur la nature et sur l'homme lui-même, mais plutôt comme des moyens pour s'assurer du maintien de l'équilibre à l'intérieur du système ou de son rétablissement s'il doit être perturbé.

Le ministère des Transports - son mandat

Un des mandats que la Loi du ministère des Transports (ch. 54) a confié au ministère des Transports du Québec consiste à effectuer ou à faire effectuer les travaux de voirie et notamment l'aménagement, les améliorations, l'entretien et la réparation des routes publiques ainsi que la construction, l'entretien et la réparation des ponts (par. 3, alinéa i). De par les actions décrites antérieurement, le ministère des Transports modifie donc l'environnement d'une façon directe puisque l'implantation d'une nouvelle route ou d'un nouveau pont est considérée comme l'intrusion dans un milieu en équilibre d'un élément qui n'existe pas à l'état naturel et qui peut modifier considérablement cet équilibre établi entre les différentes composantes du système. Le même phénomène peut aussi être considéré lorsqu'il s'agit de réfection, d'amélioration ou d'entretien du réseau routier. C'est donc pour ces actions qu'il entreprend, que le ministère des Transports est soumis au respect de toutes législations et réglementations adoptées afin d'assurer la protection de l'environnement.

Les principales législations québécoises reliées à la protection de l'environnement

Les principales lois auxquelles doit se soumettre le ministère des Transports du Québec en cette matière sont: la Loi de la qualité de l'environnement (1972, c. 49), la Loi sur la protection du territoire agricole (1978, c. 10), la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (1979, c. 51), la Loi sur les biens culturels (1972, c. 19), la Loi sur les réserves écologiques (1974, c. 29). Outre ces législations, plusieurs règlements ont été adoptés (ou seront adoptés) en vertu de celles-ci; les règlements suivants sont particulièrement importants: le règlement général relatif à l'administration de la Loi de la qualité de l'environnement (A.C. 3789-75, août 1975), le règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (A.C. 3734-80, décembre 1980), le règlement relatif aux règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques (A.C. 3735-80, décembre 1980), le règlement général relatif aux carrières et sablières (A.C. 2521-77, août 1977).

Toutes ces lois et tous ces règlements ont, dans une certaine mesure, une portée restrictive sur les actions de construction, d'amélioration et d'entretien du réseau routier entreprises par le ministère des Transports puisqu'ils visent tous la protection des écosystèmes naturels et humains. Cependant, comme vous le verrez, l'importance de l'intervention du législateur et les exigences qui en découlent varient considérablement d'une loi à l'autre. Ainsi, la Loi de la qualité de l'environnement, la plus importante parmi ces législations, confirme à toute personne le droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent (art. 19 a). A ces fins, la Loi indique que «nul ne doit émettre, déposer, dégager ou rejeter ni permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant au-delà de la quantité ou de la concentration prévue par le règlement du lieutenant-gouverneur en conseil..., ou dont la présence dans l'environnement est prohibée par le lieutenant-gouverneur en conseil ou est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens» (art. 20).

De plus, l'article 22 de la Loi indique que «nul ne peut ériger ou modifier une construction... s'il est susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement ou une modification de la qualité de l'environnement, à moins d'obtenir du Directeur un certificat d'autorisation». Finalement, l'article 31a prescrit que «nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité ou une exploitation ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement... et d'obtenir un certificat d'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil».

Ce sont, en définitive, ces deux derniers articles (art. 22 et 31 a) qui ont dicté au ministère des Transports une modification de la marche à suivre dans le cheminement de ses projets et qui ont renforcé

au sein du Ministère la prise de conscience de la protection de l'environnement lors de la planification, la conception, la construction ou la réfection et l'entretien du réseau routier québécois.

En ce qui concerne le domaine agricole, la Loi sur la protection du territoire agricole assure le maintien et le respect de cette activité dans toutes les régions agricoles qui auront été désignées par le législateur. En bref, les obligations auxquelles doit se soumettre le ministère des Transports sont de faire des représentations auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec pour obtenir un certificat d'autorisation permettant d'utiliser à des fins autres que l'agriculture les lots affectés par les travaux de construction ou d'amélioration routière.

Il en va de même pour la législation portant sur les biens culturels puisque le ministère des Transports doit se conformer à toutes les normes établies et obtenir toutes les autorisations requises de la part des autorités désignées par le législateur avant d'entreprendre quelques travaux que ce soit.

La Loi sur les réserves écologiques interdit systématiquement toutes constructions ou améliorations de routes dans ces milieux afin de préserver l'aspect du terrain, de la végétation et d'empêcher toutes perturbations de la faune et de la flore. Le ministère des Transports ne peut donc pas planifier un projet routier dans les limites des sept réserves écologiques actuelles. De plus, dans les prochaines années le ministère de l'Environnement du Québec décrètera, selon un projet à l'étude, une centaine de nouvelles réserves écologiques réparties sur l'ensemble du territoire québécois.

Finalement, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme est encore trop récente pour pouvoir mesurer la portée de celle-ci sur les actions de notre Ministère. Cependant, il apparaît clairement que le ministère des Transports devra fournir à chaque municipalité régionale de comté les grandes orientations qu'il entend poursuivre en matière d'aménagement sur leur territoire afin que celle-ci puisse élaborer un schéma d'aménagement. De plus, les municipalités régionales de comté deviendront de nouveaux intervenants lors des discussions entourant la préparation des projets routiers.

Implications de ces législations quant à la réalisation de projets routiers

Comme nous le mentionnions précédemment les exigences des diverses législations ayant trait à la protection de l'environnement peuvent varier considérablement. Ce sont les règlements adoptés en vertu de la Loi de la qualité de l'environnement qui ont les implications les plus importantes quant à la réalisation des projets routiers du ministère des Transports. D'abord, le règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement détermine quels sont les projets routiers assujettis et non assujettis à cette procédure et quels sont les paramètres devant être traités par une étude d'impact.

Au chapitre des projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts, le ministère des Transports devra donc demander un certificat d'autorisation de réalisation auprès du conseil des ministres ainsi qu'un certificat d'autorisation de construction émis par le sous-ministre (du ministère de l'Environnement) pour tous les projets suivants:

- 1) construction, reconstruction ou l'élargissement d'une infrastructure routière publique présentant les caractéristiques suivantes:

longueur > 1 km prévu pour 4 voies ou plus
 OU
 d'emprise moyenne > 35 m

(art. 2e)

- 2) dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage dans un cours d'eau ou dans un lac, A L'INTERIEUR DE LA LIMITE DES HAUTES EAUX PRINTANNIÈRES MOYENNES, sur d ≥ 300 m ou pour une superficie $\geq 5\,000$ m².

(ou pour tous travaux atteignant cumulativement ces seuils).

(art. 2b)

- 3) détournement ou dérivation d'un fleuve ou d'une rivière.

(art. 2c)

- 4) construction, reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique à une distance < 60 m et sur une longueur ≥ 300 m des rives d'un cours d'eau.

(art. 2g)

(cet article n'est pas encore en vigueur mais les projets visés par celui-ci doivent au moins obtenir un certificat d'autorisation de construction de la part du ministère de l'Environnement).

Quant au contenu de l'étude d'impact, le règlement indique que l'initiateur doit fournir (*):

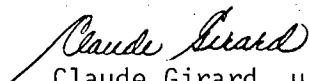
- 1) une description du projet incluant les objectifs poursuivis (justification), son emplacement, la programmation de réalisation, les développements connexes, les caractéristiques techniques, l'exposé de différentes options au projet et le lien avec les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et de zonage ainsi que le zonage agricole;

(*) Cette description n'est pas exhaustive

- 2) un inventaire qualitatif et quantitatif des composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par le projet;
- 3) une énumération et une évaluation des répercussions positives, négatives et résiduelles du projet sur l'environnement;
- 4) une énumération et une description des mesures de mitigation.

De plus, outre l'obligation de produire une étude d'impact sur l'environnement, d'obtenir une double certification avant d'entreprendre les travaux sur les types de projets routiers énumérés précédemment, le ministère des Transports devra présenter ces projets à la population si, une personne, un groupe ou une municipalité demande la tenue d'une audience publique et que celle-ci n'est pas jugée frivole par le ministre de l'Environnement.

En définitive, ce sont brièvement les grandes implications générales découlant de l'entrée en vigueur, en décembre 1980, de ce règlement. Cependant d'importantes modifications ont dû être apportées dans l'avancement de travaux de génie afin de pouvoir tenir compte des nouveaux délais engendrés; ainsi le ministère des Transports a dû reviser sa programmation et sa budgétisation, réajuster ses priorités et adopter une nouvelle procédure de cheminement pour l'ensemble des projets de construction et d'amélioration du réseau routier québécois.


Claude Girard, urb.

CG/gg

Fait à Montréal, le 27 avril 1982.

1.2 INTERPRÉTATION DE CERTAINS
TEXTES DU M.En.Q. DU
DÉCRET 3740-80 DU 3-12-80



Montréal, le 24 février 1982

A tout le personnel professionnel (permanent et occasionnel)
du service de l'Environnement.

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

Projets assujettis à la procédure d'évaluation
et d'examen des impacts sur l'environnement.

Interprétation de certains textes du MEnQ du
décret 3734-80 du 3 décembre 1980.

Dans le but de préciser la portée et l'interprétation de certains articles du règlement général relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement du M.En.Q., nous, Andrée Lehmann, Mozher Sorial et Robert Letarte, avons tenu une réunion avec monsieur Daniel Waltz, chef de notre Service, afin d'obtenir réponse à certaines questions que plusieurs professionnels du service se posaient.

Nous avons convenu des interprétations suivantes.

1^o Concernant la section II, paragraphe 2b

Lorsque pour un projet traité par le service de l'Environnement, nous devons effectuer une demande d'autorisation auprès du M.En.Q. uniquement en vertu de ce paragraphe, nous demandons une autorisation seulement pour la section de notre projet qui contrevient à ce paragraphe et non pour tout l'ensemble du projet. Notre avis de projet est donc préparé en conséquence et notre demande d'autorisation porte alors sur du "remplissage, redressement ou remblayage" dans un cours d'eau visé par le règlement égalant ou excédant de façon cumulative les seuils qui y sont définis pour un même cours d'eau. C'est donc dire que notre étude d'impact sur l'environnement que nous devons soumettre au M.En.Q. à l'appui de notre demande portera seulement sur le tronçon du cours d'eau touché par le projet et non sur tout le projet.

...2

Il est bien évident toutefois que nous devons quand même effectuer notre étude d'impact pour tout le projet et que lorsque nous préparons notre demande d'avis de projet au M.En.Q., nous devons bien situer dans l'ensemble du projet la section précise pour laquelle nous leur demandons une autorisation.

Toutefois, une mise en garde importante se doit d'être faite pour ce genre de projet. En effet, bien que nous ne soyons tenu de demander une autorisation que pour la section du projet qui contrevient à ce paragraphe, nous devons, afin de parer à toute éventualité, nous garder une marge de manoeuvre certaine de part et d'autre de la section visée par le règlement, afin de s'assurer que des travaux qui pourraient être autorisés sur le projet, en dehors de la section visée par le règlement, n'aient pas à être repris, suite à une modification de tracé par exemple qui résulterait de l'étude d'impact faite pour la section pour laquelle la demande est faite.

2^o Concernant la section II, paragraphe 2e

Ne sont pas assujettis à la procédure, donc à la présentation d'un avis de projet, les projets d'élargissement d'une route existante qui est portée à quatre voies à la condition que notre ministère possède toutes les emprises nécessaires à la construction de ce quatre voies avant le 30 décembre 1980. Ces projets sont alors considérés comme une reconstruction.

3^o Concernant la section II, paragraphe 2g
et la section V, paragraphe 17g

- a) Nous attendons un avis du contentieux du M.En.Q. afin de savoir si nous devons considérer la distance de 300 mètres de façon cumulative ou non cumulative.
- b) Ces paragraphes ne visent pas les traversées de cours d'eau par les ponts.

4^o Concernant la section V, paragraphe 17c(f)

Concernant une rue municipale, le législateur a voulu ici préciser que les municipalités étaient soumises aux mêmes règlements que notre ministère. Elles ont les mêmes exclusions et les mêmes devoirs que le MTQ. Une rue municipale est une infrastructure routière publique.

5° Nous sommes tenu de transmettre au M.En.Q. 30 copies de nos études, cartes, plans etc... à l'appui de nos demandes de certificat d'autorisation uniquement dans les cas d'avis de projet.

Pour ce qui est de nos demandes de CAC en vertu de l'article 22 seulement, jusqu'à avis contraire, nous ne soumettrons au M.En.Q. qu'une seule copie de nos études, cartes, plans, etc...

Tous nos documents doivent cependant être facilement reproductibles afin de pouvoir en tirer rapidement des copies le cas échéant.

/ml

c.c. M. Daniel Waltz, Chef du service de l'Environnement

1.3 CONFIRMATION D'UN AVIS JURIDIQUE
TRAVAUX SUR LES TERRES DE LA COURONNE

Montréal, le 30 novembre 1981.

Monsieur Jean Piette, avocat
Service du Contentieux
Ministère de l'Environnement
2360, chemin Ste-Foy
Ste-Foy, (Québec)

Objet: Confirmation d'un avis juridique
Travaux sur les terres de la Couronne

Monsieur,

En rapport avec une conversation téléphonique que nous avons tenu récemment concernant les travaux nécessitant un élargissement d'emprise réalisés par le ministère des Transports du Québec sur les Terres de la Couronne, vous nous avez fait savoir que:

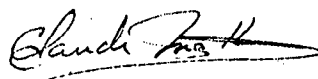
- le M.T.Q. n'est pas soumis au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement s'il avait l'intention prédéterminée avant le 30 décembre 1980 d'élargir une emprise sur des Terres de la Couronne.

Cette intention prédéterminée peut prendre la forme d'un document apparent au dossier concernant la volonté du M.T.Q. de réaliser un projet. Ceci peut être, par exemple, un avis d'expropriation, un décret de transfert de juridiction, l'arpentage déjà réalisé, etc....;

- il n'y a pas de date de prescription quant à la date de réalisation du projet en autant que l'intention prédéterminée existait avant le 30 décembre 1980;
- le M.T.Q. doit signifier son intention de réaliser un tel projet au M.E.Q. qui doit être consulté en cas de doute;
- cette interprétation est basée sur l'article 2 e) du décret 3734-80 du 3 décembre 1980 et publié dans la Gazette officielle le 30 décembre 1980.

Nous vous demandons de nous aviser dans les meilleurs délais de toute erreur ou omission de ces propos. Dans le cas contraire, nous considérerons cette note comme document officiel et nous procéderons ainsi que décrit plus haut.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.



CM/gg

Claude Mathieu, écologiste
Service de l'Environnement
Division Assistance aux Régions
Ministère des Transports
255, Crémazie est, 9e étage
Montréal, (Québec)
H2M 1L5

c.c. MM. Daniel Waltz, Chef, Service de l'Environnement
Robert Letarte, Responsable, Division Assistance aux Régions
Mozher Sorial, Responsable, Division du Contrôle de la
Pollution et Recherches
Mme Andrée Lehmann, Chef, Division des Etudes d'impacts

1.4 DÉMARCHES ADMINISTRATIVES CONFORMÉ-
MENT À LA LOI DE LA QUALITÉ DE
L'ENVIRONNEMENT



Montréal, le 30 octobre 1981.

A: Service de l'Environnement
De: Division des Etudes d'impacts

☒ APPROUVE 30 OCT 1981
☒ RECOMMANDÉ POUR TRANSMISSION
ET CONSIDÉRATION PAR LES
AUTORITÉS COMPÉTENTES

DANIEL WALTZ
CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Objet: Démarches administratives conformément à la
Loi de la qualité de l'environnement.

A partir du 30 décembre 1980, date d'entrée en vigueur du règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts (A.C. 3734-80) le M.T.Q. ne peut entreprendre, tel que stipulé par l'article 31, par. a de la Loi de la qualité de l'environnement, certains types de travaux de construction (voir les conditions d'assujettissement décrites à l'annexe 1), sans obtenir préalablement un certificat d'autorisation délivré par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Ce certificat peut être considéré comme une approbation de réalisation de projet. A cette étape, la discussion porte notamment sur les corridors alternatifs et sur l'analyse de différents tracés. Le M.T.Q. doit faire clairement ressortir dans son étude d'impact que le tracé retenu est celui de moindre impact et que les mesures de mitigation proposées sont satisfaisantes. Par la suite, une deuxième approbation est nécessaire à la phase terminale du projet. En effet, l'article 22 de la loi exige un certificat d'autorisation de plans et devis de construction, les conditions d'assujettissement (voir annexe 3) sont précisées dans le règlement général (A.C. 3789-75 et modifications apportées par l'A.C. 3734-80). Ce deuxième certificat est accordé, non pas par le conseil des ministres, mais par le Directeur des services de protection de l'environnement (M.E.Q.). La décision qui a été rendue en vertu de l'article 31 lie évidemment le directeur des services de protection de l'environnement dans sa décision (Loi de la qualité de l'environnement, art. 31, par. g).

Donc, à moins qu'un projet ne soit exempté de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts, soit parce que sa réalisation doit commencer dans l'année qui suit la date d'entrée en vigueur du règlement (i.e. avant le 30 décembre 1981) (article 31 de la loi, par. f, 1er alinéa), ou soit parce qu'il y a catastrophe appréhendée ou réelle (article 31, par. f, 4e alinéa), la démarche administrative générale, prévoyant une double certification éventuelle (en autant que le projet est assujetti aux articles 22 et 31), apparaît au tableau suivant.

Note explicative: Dans le tableau ci-dessus le nombre d'intervenants nommés a été réduit à deux pour ne pas surcharger le diagramme, soit M.T.Q. et M.E.Q.. En réalité sous le Sigle M.E.Q. sont réunis des niveaux d'intervention différents notamment le Ministre lui-même, le Bureau des Audiences, le Sous-ministre et même le Conseil des Ministres ou un Conseil restreint; du côté de notre ministère comme le Service de l'Environnement est mandaté comme interlocuteur dans ce domaine environnemental nous n'avons conservé que le Sigle du M.T.Q., quoique de nombreuses unités administratives aient à coopérer.

Intervenants ou
lieu de l'intervention

M.T.Q.

M.E.Q.

Etapes

I

AVIS DE PROJET →

Définissant la nature et les objectifs du projet et les conditions d'assujettissement à l'article 31 de la Loi (voir annexe I).

II

← GUIDE DE PREPARATION
DE L'ETUDE D'IMPACT

Après consultation auprès du M.T.Q., des directives sont établies conformément aux paramètres déjà prévus dans l'A.C. 3734-80, art. 3, par. a à e, parmi lesquels il faut souligner:

Suppose de la part du M.T.Q. une détermination préalable de ces paramètres.

- objectifs poursuivis et justification;
- programmation de réalisation;
- développement connexe;
- caractéristiques techniques;
- exposé de différentes options au projet.

M.T.Q.

M.E.Q.

de même que:

- inventaire qualitatif et quantitatif des composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par le projet;
- énumération et évaluation des répercussions positives, négatives et résiduelles du projet sur l'environnement;
- énumération et description des mesures de mitigation.

III

ETUDE D'IMPACT

← - - - -

Le ministre peut à tout moment demander à l'initiateur du projet de fournir des renseignements, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches. (art. 31, par. d de la Loi).

a) Réalisation

- consultations préliminaires (inventaires) et définitives (mitigations) auprès des différents ministères: M.L.C.P., M.A.C., M.A.P.A.Q., etc...;
- consultations internes des différents services techniques du M.T.Q.

b) Transmission d'un dossier de demande de certificat d'autorisation en 30 copies

→

incluant:

- étude d'impact accompagnée d'un RESUME VULGARISE des éléments essentiels et des conclusions;
- tous documents appuyant la demande de certificat du M.T.Q. (par exemple: accord de la D.P.T.A.Q. sur le tracé retenu par l'étude d'impacts et plans préliminaires);
- autres documents décrits dans l'A.C. 3734-80, art. 12.

M.T.Q.

M.E.Q.

IV

LE MINISTRE REND L'ETUDE
PUBLIQUE

C'est-à-dire la remet à une date «X» au Bureau des Audiences publiques (des copies de l'étude sont transmises au BUREAU DES AUDIENCES DE MONTREAL, DE QUEBEC et dans une localité concernée).

- demande au M.T.Q. d'entreprendre l'étape d'information et de consultation publique.

V

PERIODE DE CONSULTATION PUBLIQUE D'UNE DUREE DE
45 JOURS A PARTIR DE LA DATE «X»
N.B. le ministre peut accorder une période
supplémentaire.

a) PUBLICATION D'UN AVIS
DANS LES JOURNAUX

- publication à 2 reprises dans un quotidien et un hebdomadaire de la région, dans un quotidien de Montréal et un quotidien de Québec;
- la présentation et le contenu de l'avis sont spécifiés dans l'A.C. 3734-80, art. 7 et 8.

PREUVE DE L'AVIS PUBLIQUE envoyée au Ministre DANS UN DELAI DE 15 JOURS à partir de la date de parution dans les journaux.

b) RESUME VULGARISE TRANSMIS AUX MUNICIPALITES CONCERNEES.

c) DEMANDE D'AUDIENCE
PUBLIQUE S'IL Y A LIEU

Un particulier, un groupe, ou une municipalité fait une demande par écrit au ministre en expliquant les motifs de sa demande.

M.T.Q.

M.E.Q.

VI

DECISION DU MINISTRE

- OU
- a) rejet de la demande d'audience si jugée frivole;
 - b) accepte la demande d'audience; le ministre avise alors le

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES

VII

PUBLICITE DE L'AUDIENCE

à la charge du Bureau des Audiences Publiques.

Avis dans un quotidien et un hebdomadaire de la région concernée et dans un quotidien de Québec et de Montréal.

VIII

AUDIENCE PUBLIQUE

Ces audiences ne peuvent être tenues avant 30 jours à partir du moment où le ministre a rendu l'étude publique (voir étape 4).
RAPPORT TRANSMIS AU MINISTRE.

IX

DECISION DU MINISTRE

Délai selon que l'étude est satisfaisante ou non.

Le ministre juge si l'étude d'impact est satisfaisante et la transmet alors au conseil des ministres.

M.T.Q.

M.E.Q.

X

CONSEIL DES MINISTRES

CERTIFICAT D'AUTORISATION
DE REALISATION DE PROJET
ACCORDE

- le ministre de l'Environnement y participe;
- le lieutenant gouverneur en conseil peut refuser d'accorder un certificat ou s'il accepte il peut l'assortir de conditions (par exemple: obtenir un certificat d'autorisation de la C.P.T.A.Q.) ou demander des modifications.

XI

Etape de finalisation du projet: plans de construction avec mesures de mitigation intégrées; expropriation, etc...

XII

DEMANDE DE CERTIFICAT
D'AUTORISATION DE PLANS
ET DEVIS DE CONSTRUCTION

Le contenu de la demande est précisé dans le règlement général A.C. 3789-75, art. 6.

XIII

C.A.C. ACCORDE

DECISION DU «DIRECTEUR DES
SERVICES DE PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT» (sous-
ministre du M.E.Q.)

XIV

Début de travaux de construction.

Les délais prévus à l'A.C. 3734-80 et 3735-80 (Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques) sont schématisés à l'annexe 4.

A N N E X E 1Conditions d'assujettissement et d'exclusion à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts (A.C. 3734-80) concernant les projets routiers.

Les projets qui sont assujettis à cette procédure prévue à l'article 31 de la Loi doivent faire l'objet d'un CERTIFICAT D'AUTORISATION.

CONDITIONS D'ASSUJETTISSEMENT

EXCLUSIONS

- 1) construction, reconstruction ou l'élargissement d'une infrastructure routière publique présentant les caractéristiques suivantes:

 longueur > 1 km prévu pour 4 voies
 ou plus
 OU
 d'emprise moyenne > 35 m.

 (art. 2e)
- 2) dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage dans un cours d'eau visé à l'annexe A de l'A.C. 3734-80 ou dans un lac⁽¹⁾, A L'INTERIEUR DE LA LIMITE DES HAUTES EAUX PRINTANNIÈRES MOYENNES, sur d'≥ 300 m ou pour une superficie ≥ 5 000 m².

 (ou pour tout travaux atteignant cumulativement ces seuils).

 (art. 2 b).
- 3) détournement ou dérivation d'un fleuve ou d'une rivière (art. 2 c).
- 4) construction, reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique à une distance < 60 m et sur une longueur ≥ 300 m des rives d'un cours d'eau (art. 2 g).

- 1) reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique dans une emprise pour laquelle l'initiateur est PROPRIÉTAIRE avant le 30 DECEMBRE 1980. (2)
- 2) travaux exécutés dans une rivière ayant un bassin versant < 25 km².
- 3) drainage superficiel ou souterrain dans la plaine de débordement d'un cours d'eau visé à l'annexe A de l'A.C. 3734-80.

N.B. PAS EN VIGUEUR AVANT L'ADOPTION D'UNE DATE DETERMINEE PAR REGLEMENT.

Remarques

- 1) un lac identifié comme tel dans le Répertoire Toponymique du Québec;
- 2) avant avril 1976, l'acquisition des terrains se faisait sous l'ancienne loi de l'expropriation selon laquelle l'expropriation prenait effet au moment de la déposition du plan d'expropriation. Mais à partir de cette date pour être considéré comme propriétaire de l'emprise il faut qu'il y ait 70% du montant de l'expropriation versé à chacun des expropriés.

A N N E X E 3

Conditions d'assujettissement et d'exclusion à l'article 22 de la Loi exigeant un certificat d'autorisation de construction (A.C. 3789-75).

CONDITIONS D'ASSUJETTISSEMENT

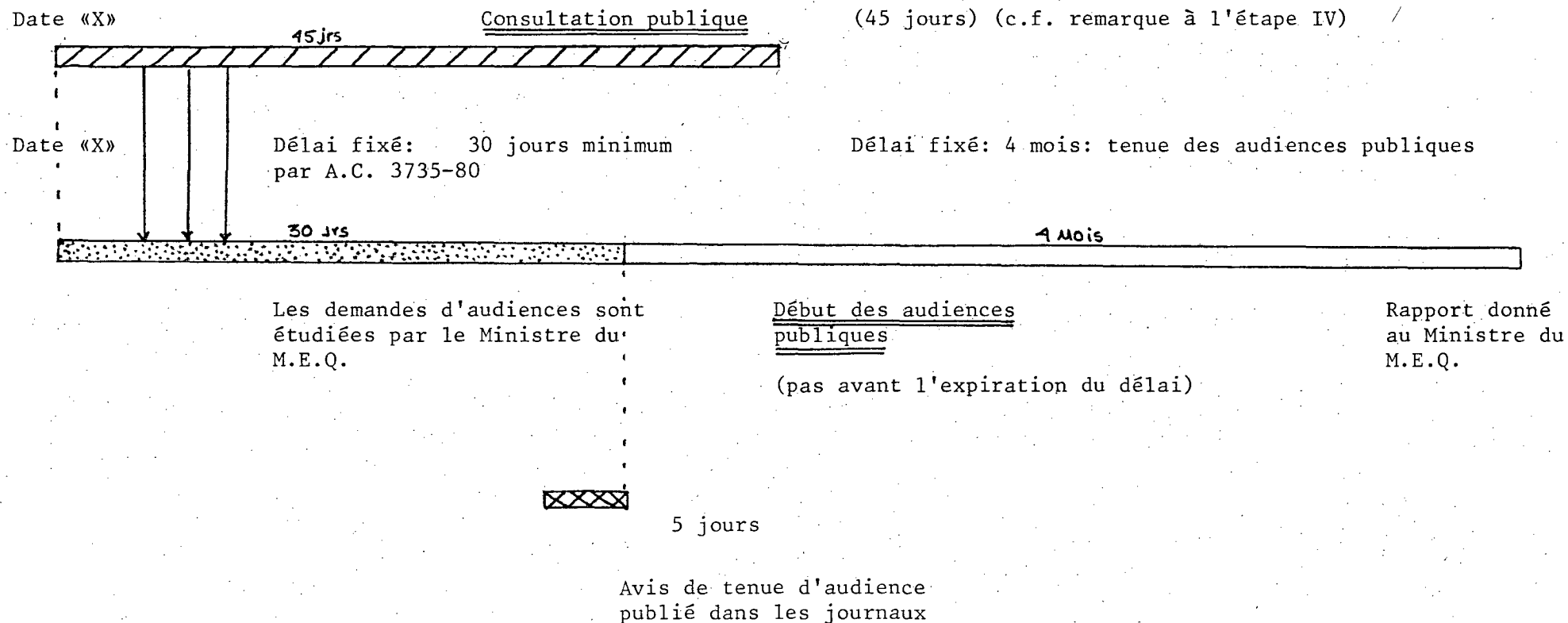
EXCLUSIONS

- 1) tout projet assujetti à l'article 31.
 - 2) construction, reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique à moins de 60 m sur plus de 300 m des rives d'un cours d'eau (rivière, fleuve, lac, mer).
- (art. 3).

- 1) si le M.T.Q. est propriétaire de l'emprise avant le 30 décembre 1980 (voir remarque 2 de l'annexe 1).

A N N E X E 4

REPRESENTATION SCHEMATIQUE DES DELAIS PREVUS POUR LA CONSULTATION PUBLIQUE ET LA TENUE DES AUDIENCES



N.B. Pour des précisions supplémentaires sur les audiences publiques (délais, déroulement des audiences, déposition de mémoires) voir l'A.C. 3734-80.

1.5 LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET
L'URBANISME, SES IMPLICATIONS
AU NIVEAU DU MINISTÈRE DES
TRANSPORTS



Gouvernement du Québec

Ministère
des Transports

Service de l'Environnement
255 est, boul. Crémazie (9e)
Montréal, QC H2M 1L5

Le 29 mars 1982

C.C.P.R.

a/s M. Michel Julien, secrétaire
700 boul. St-Cyrille est (24e)
Québec, QC G1R 5H1

Monsieur,

Veuillez trouver ici, pour votre considération, un document produit par le service de l'Environnement du ministère des Transports, portant sur les implications possibles de la «loi sur l'aménagement et l'urbanisme» au niveau de notre Ministère.

Ce document a été préparé à l'intention du personnel de notre service mais nous croyons qu'il peut également être d'un intérêt certain pour de nombreuses unités administratives du Ministère, notamment lors des réflexions sur la planification et la programmation, c'est pourquoi nous en faisons dépôt auprès du Comité de coordination de planification routière (C.C.P.R.).

Nous tenons à rappeler que, pour informations complémentaires au sujet de ce document, on peut rejoindre les deux co-auteurs, les urbanistes France Serge Julien et Claude Girard, de notre division des Etudes d'impacts sous la responsabilité de Andrée Lehmann.

Le chef du service de l'Environnement,

Daniel Waltz, écologiste

DW/js



A: Service de l'Environnement
Direction des Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'Impacts
Service de l'Environnement

Objet: La loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
ses implications au niveau du ministère
des Transports

☒ APPROUVÉ 26 MAR 1982
☒ RECOMMANDÉ POUR TRANSMISSION
ET CONSIDÉRATION PAR LES
AUTORITÉS COMPÉTENTES
DANIEL WALTZ
CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Travail réalisé par: France Serge Julien, M. Urbaniste
Claude Girard, Urbaniste

La loi sur l'aménagement et l'urbanisme (1979, ch. 51) vise à "établir le cadre d'élaboration et d'application des règles relatives à l'aménagement du territoire". De nouvelles entités administratives (municipalités régionales de comté) ont été créées ou sont en voie de l'être, et les pouvoirs qui leur sont conférés ont comme principal but de régir l'aménagement de leur propre territoire.

Les mécanismes de fonctionnement de plusieurs municipalités régionales de comté sont en branle et, en rapport à certains articles de la loi maintes actions devront être entreprises incessamment. Or, le ministère des Transports, tout comme les autres ministères du gouvernement québécois, est impliqué tout au long du processus d'élaboration des différents instruments de planification prévus dans la loi. Il s'avère donc essentiel de déterminer maintenant les règles relatives au ministère des Transports et d'en spécifier les incidences sur la réalisation de ses projets.

Ce texte portera donc sur les aspects suivants:

- 1- Les implications du Ministère au niveau de l'élaboration du schéma d'aménagement.
- 2- Le contrôle intérimaire
 - 2.1 Interdictions prévues par la loi
 - 2.2 Règlement de contrôle intérimaire
- 3- Les interventions gouvernementales

1- Les implications du ministère des Transports au niveau de l'élaboration du schéma d'aménagement **

Cette loi prévoit que "le conseil d'une municipalité régionale de comté (CMRC) est tenu d'entreprendre l'élaboration d'un schéma d'aménagement dans les trois ans de l'entrée en vigueur de la présente loi et d'adopter ce schéma dans les sept ans de l'entrée en vigueur de la présente loi".* (Titre I, chap. I, section 1, art. 3). Ce schéma doit comprendre entre autres:

- les grandes orientations de l'aménagement du territoire de la municipalité régionale de comté; (art 5, par. 1)
- la délimitation des périmètres d'urbanisation; (art 5, par.3)
- l'identification et la localisation approximative des équipements et des infrastructures à être mis en place par le gouvernement, ses ministères et ses mandataires ..., (art. 5, par 7)

Il peut aussi comprendre le tracé approximatif et le type des principales voies de circulation (art. 6, par. 3). Cette loi définit "voie de circulation" par: "tout endroit ou structure affecté à la circulation des véhicules et des piétons, notamment une route, rue ou ruelle, ..." (art. 2, par. 10).

Lorsque le CMRC, en vertu de la section 1, art. 4 a adopté une résolution indiquant qu'elle entreprend l'élaboration d'un schéma d'aménagement, le ministre des Affaires municipales doit faire parvenir au CMRC un document synthèse décrivant les orientations préliminaires que le gouvernement, ses ministères et mandataires entendent poursuivre en matière d'aménagement dans le territoire de la MRC, ainsi que des documents relatifs aux équipements, infrastructures et projets d'aménagement que le gouvernement, ses ministères et mandataires entendent réaliser dans le territoire de la MRC et qui sont susceptibles d'affecter l'élaboration du schéma d'aménagement (section III, art. 11, par. 1 et 2).

1ère implication: Le MTQ doit donc fournir au Ministre des Affaires municipales a) un document décrivant les orientations préliminaires qu'il entend poursuivre en matière de transport pour chaque MRC;
b) tous les documents relatifs aux équipements, infrastructures et projets d'aménagement qu'il entend réaliser dans le territoire de chaque MRC
(exemple: localisation approximative des équipements)

* La loi étant entrée en vigueur le 15 avril 1980 c'est donc dire:
- que le 15 avril 1983, tous les CMRC auront alors adopté la résolution indiquant qu'elle entreprend l'élaboration du schéma d'aménagement et
- que le 15 avril 1987 tous les schémas d'aménagement de toutes les MRC seront adoptés.

** Voir tableau 1

Lorsque le CMRC reçoit le document synthèse du Ministre des Affaires municipales celle-ci adopte, par résolution, une proposition préliminaire d'aménagement. Cette proposition préliminaire est présentée sous forme d'options d'aménagement (section III, art. 12). Une consultation auprès de chaque municipalité constituant la MRC est alors entreprise pour obtenir avis (60 jours). Après cette étape, le CMRC adopte, par résolution, une proposition d'aménagement qui est transmise automatiquement au Ministre et enregistrée à la Commission Nationale de l'Aménagement (section III, art. 15).

Dans les 90 jours suivants la réception de la résolution (art. 15), le Ministre indique par un avis au CMRC:

- 1^o les orientations que le gouvernement, ses ministères et mandataires poursuivent ou entendent poursuivre en nature d'aménagement dans le territoire de la MRC;
- 2^o les projets d'équipements, d'infrastructures et d'aménagement que le gouvernement, ses ministres et mandataires entendent réaliser dans le territoire de la MRC;
- 3^o s'il y a lieu les objections du gouvernement à l'égard de la proposition d'aménagement adoptée.

2^e implication: Le MTQ devra probablement (reste à vérifier) se prononcer sur la concordance entre la proposition d'aménagement (en matière de transport) de chaque CMRC et ses objectifs poursuivis (projets). Il pourrait d'ailleurs indiquer au Ministre des Affaires municipales si, par exemple le long des axes routiers, les grandes affectations du territoire prévues sont compatibles.

Par la suite, "le CMRC élabore la version définitive de son schéma d'aménagement en tenant compte de la proposition d'aménagement adoptée, des avis du ministre et des municipalités," (section III, art. 17).

Lorsque le schéma d'aménagement est adopté, le Ministre des Affaires municipales peut demander au CMRC de le modifier, s'il est d'avis que le schéma d'aménagement ne respecte pas les orientations ou les projets

du gouvernement, de ses ministères et mandataires (section IV, art. 27). Si à l'expiration des 90 jours suivant l'avis du Ministre, le CMRC n'a pas modifié son schéma d'aménagement conformément, le gouvernement peut, par décret, modifier le schéma pour le rendre conforme aux orientations ou aux projets visés à l'art. 27. (section IV, art. 29).

3e implication: Il faudra vérifier si le Ministre des Affaires municipales consultera ou non le MTQ pour obtenir son avis sur la conformité du schéma d'aménagement en matière de transport.

Finalement, chaque municipalité qui fait partie du territoire de la MRC est tenu, dans les 24 mois de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement d'adopter pour la totalité de son territoire:

- un plan d'urbanisme;
- un règlement de zonage;
- un règlement de lotissement et
- un règlement de construction.

Ce plan et ces règlements doivent être conformes aux objectifs du schéma d'aménagement (section V, art. 33).^{*} Pour le MTQ, il est intéressant de souligner que ce plan et ces règlements deviendront des outils essentiels de travail lors de la réalisation des études d'impact sur l'environnement.

Voilà donc en bref toute la procédure nécessaire à l'élaboration d'un schéma d'aménagement. Cependant ce schéma n'est pas statique dans le temps et la législation en reconnaît le principe puisque la section VI, art. 54 indique: "Le CMRC est tenu de reviser le schéma d'aménagement au plus tard cinq ans après son entrée en vigueur ou après sa dernière révision". C'est dire que le processus établi précédemment pour l'élaboration du schéma est répétitif (à partir de la section I, art. 16) dans chaque MRC au moins tous les cinq ans.

2- Le contrôle intérimaire

2.1 Interdictions prévues par la loi

A la date de l'adoption par le CMRC de la résolution prévue à l'article 4 à l'effet d'entreprendre l'élaboration du schéma d'aménagement, le mécanisme du contrôle intérimaire (section VII, art. 61, 62) entre en vigueur.

^{*} C'est donc dire qu'au plus tard, le 15 avril 1989, toutes les municipalités du Québec auront à leur disposition ce plan et ces règlements.

Le contrôle intérimaire interdit sauf pour des fins agricoles sur des terres en culture toute nouvelle utilisation du sol ou nouvelle construction, à l'exception de celles requises pour les réseaux d'électricité, de gaz et de télécommunications et pour des réseaux de câblodistribution, toute nouvelle opération cadastrale et tout morcellement du terrain par aliénation.

La durée du contrôle intérimaire ne peut être inférieure à 75 jours et peut s'étendre, exceptionnellement, jusqu'à la date de délivrance du dernier certificat de conformité à l'égard du plan et des règlements d'urbanisme des municipalités composant la MRC.

Implication du contrôle intérimaire pour le MTQ

Aucune. En effet, suite à un appel téléphonique en date du 11 mars 1982, à monsieur Jean Emond, de la Direction Générale de l'Urbanisme du ministère des Affaires municipales, il appert que les opérations et activités qu'entendent entreprendre le gouvernement, ses ministères et mandataires, ne sont pas soumises, durant cette période, aux dispositions du contrôle intérimaire.

Cependant, le contrôle intérimaire, peut être levé moyennant l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire, lequel aura des implications pour le MTQ.

2.2 Règlement de contrôle intérimaire

"Le CMRC peut adopter un règlement de contrôle intérimaire. Ce règlement s'applique à chacune des municipalités qui font partie du territoire de la MRC et demeure en vigueur sur le territoire d'une municipalité jusqu'à la date de la délivrance du dernier certificat de conformité à l'égard du plan d'urbanisme et des règlements de zonage, de lotissement et de construction de cette municipalité." (section VII, art. 63).

Le règlement de contrôle intérimaire peut être plus souple que les interdictions soulignées au point 2.1, puisqu'il porte sur des dispositions (art. 65) permettant une utilisation du sol moins limitative soient:

- son aire d'application,
- le maintien de l'une ou des interdictions,
- les conditions pour lever ces interdictions,
- les règles particulières en matière de zonage, lotissement et construction,
- modalités administratives.

4e implication: Le MTQ est lié au règlement de contrôle intérimaire.

En effet, les interventions du gouvernement, ses ministères et mandataires sont assujettis aux dispositions du règlement de contrôle intérimaire puisqu'en vertu de l'article 2 (titre préliminaire):

"Un schéma d'aménagement et un règlement de contrôle intérimaire adopté par une MRC et mis en vigueur conformément à la présente loi lient le gouvernement, ses ministères et mandataires lorsque ceux-ci désirent intervenir par l'implantation d'un équipement ou d'une infrastructure, par la réalisation de travaux ...".

5e implication: Le MTQ ainsi que tous les ministères concernés par l'aménagement du territoire vont devoir élaborer (à vérifier), sous la supervision du secrétariat à l'Aménagement et à la Décentralisation (SAD), le contenu des documents relatifs aux articles 11 et 16, dont les éléments constitutifs seront pris en compte dans le règlement de contrôle intérimaire.

Le règlement de contrôle intérimaire des MRC contiendra donc entre autres, les dispositions permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers du MTQ.

6e implication: Pour certains projets routiers et autoroutiers, il serait intéressant que le MTQ, via les documents produits en vertu des articles 11 et 16, fasse part de son souhait à voir inclus au règlement de contrôle intérimaire des MRC, une disposition visant à contrôler toute nouvelle utilisation du sol dans les corridors retenus aux fins des projets ci-haut mentionnés. Cette disposition aurait comme effets de:

- diminuer les coûts des expropriations,
- éviter la spéculation foncière et immobilière,
- faciliter la réalisation des études d'impacts.

7e implication: Si le MTQ prévoit modifier un ou des projets routiers sur le territoire d'une MRC, une fois celui-ci ou ceux-ci déjà intégré(s) au règlement de contrôle intérimaire, il peut le faire en vertu de l'article 72, où il est stipulé que le CMRC peut modifier son règlement de contrôle intérimaire. Toutefois, puisque cette responsabilité relève du CMRC, il jugera de la pertinence ou non de modifier son règlement de contrôle intérimaire, compte tenu de l'état d'avancement de la réalisation du schéma d'aménagement.

3- Les interventions gouvernementales

"Lorsque le gouvernement, ses ministères ou mandataires désirent intervenir sur le territoire d'une MRC où est en vigueur un règlement de contrôle intérimaire ou un schéma d'aménagement, par l'implantation d'un équipement ou d'une infrastructure, par la réalisation de travaux ou l'utilisation d'un immeuble, le ministre doit d'abord adresser un avis de cette intention au CMRC."
(Chap. VI, art. 149).

Le CMRC dispose alors de 90 jours pour faire connaître au ministre son opinion sur la conformité de l'intervention projetée aux objectifs de son schéma, ou aux dispositions du règlement de contrôle intérimaire. Si l'intervention n'est pas jugée conforme par le CMRC, le gouvernement, ses ministères ou ses mandataires ne pourraient réaliser leurs projets, dans le comté, qu'après l'avis de la Commission Nationale de l'Aménagement (C.N.A.), qui dispose de 45 jours pour donner cet avis, après que la demande lui a été adressée par le Ministre des Affaires municipales (art. 151).

Si la C.N.A. juge le projet conforme au schéma ou aux dispositions du règlement de contrôle intérimaire, le gouvernement ou ses ministères pourront réaliser leur projet. Dans le cas contraire, le Ministre des Affaires Municipales devra alors envoyer un avis au CMRC lui signifiant d'amender son schéma ou son règlement de contrôle intérimaire (art. 153). Sur réception de cet avis, la CMRC peut modifier le schéma d'aménagement ou le règlement de contrôle intérimaire, afin de permettre la réalisation du projet.

Si à l'expiration d'un délai de 90 jours suivant la signification de l'avis du ministre, le CMRC n'a pas modifié son schéma d'aménagement ou son règlement, le gouvernement peut les modifier par décret (art. 155). Toutefois, une procédure de consultation publique doit être respectée avant l'adoption du décret. La Loi ne prévoit toutefois pas une période déterminée pour la durée de cette consultation.

8e implication: En tout temps, lorsque le ministère des Transports désire intervenir sur le territoire d'une MRC, il doit:

- 1^o aviser le Ministre des Affaires municipales;
- 2^o considérer les délais encourus par le déclenchement de toute la procédure découlant de l'avis d'intention du Ministre des Affaires municipales (art. 149).

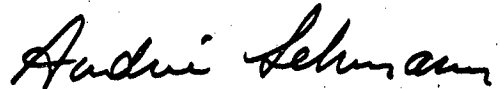


FSJ/ml

France Serge Julien, M. Urbaniste



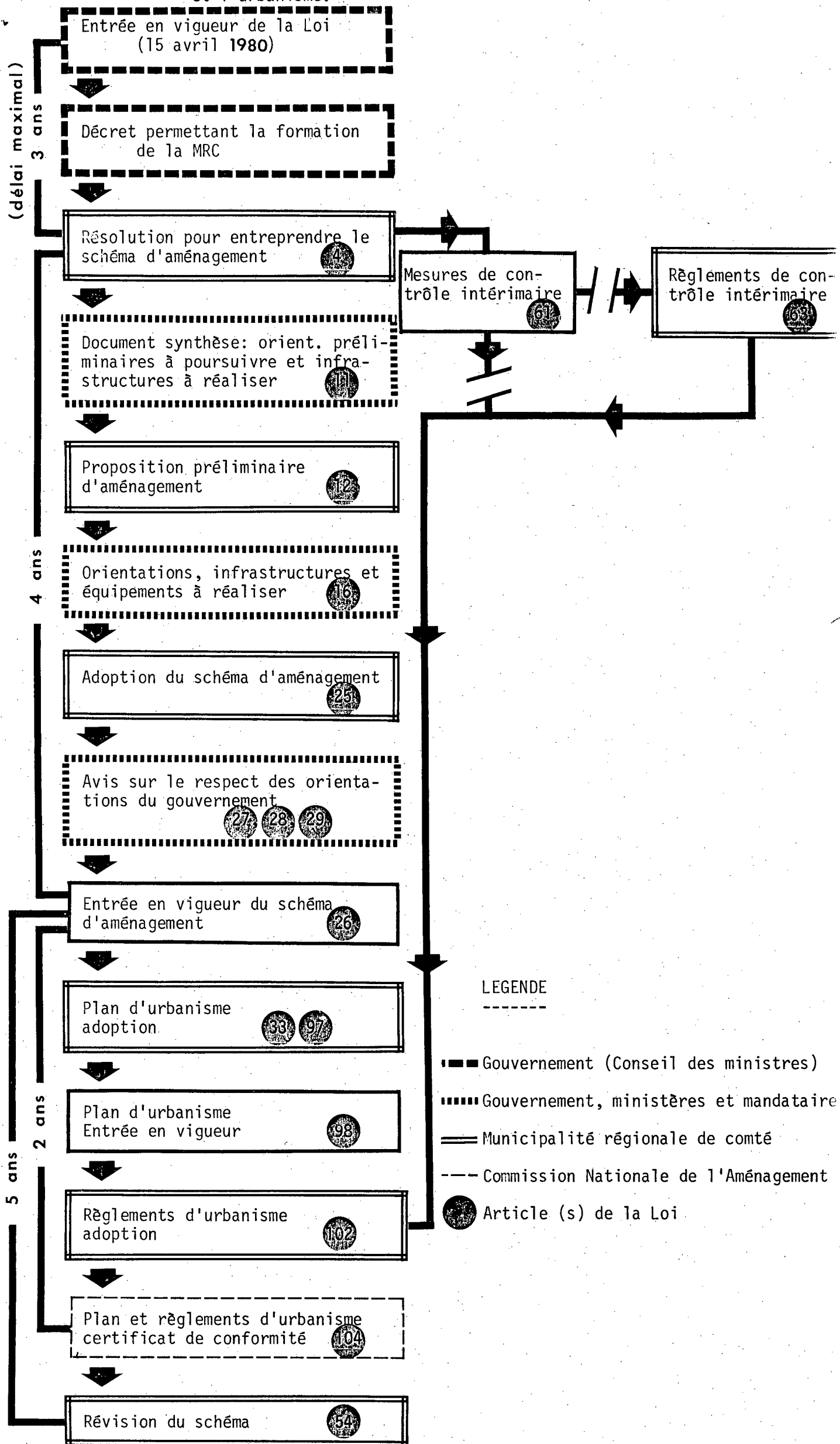
Claude Girard, Urbaniste



Fait à Montréal
Le 17 mars 1982

Recommandé par: Andrée Lehmann
Chef de la division des
Etudes d'Impacts

TABLEAU 1 - Synthèse du processus d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.



2. DEMARCHES ADMINISTRATIVES, ECHEANCIERS
ET EXEMPLES DE PROJETS SOUMIS AUX
LOIS ET REGLEMENTS

2.1 DEMARCHES ADMINISTRATIVES, ECHANCIERS

2- Démarches administratives, échéanciers et exemples de projets soumis aux lois et règlements.

2.1 Démarches administratives, échéanciers

2.1.1 Synthèse du cheminement administratif des dossiers à l'intérieur du MTQ

2.1.2 Estimation du temps nécessaire pour réaliser les étapes prescrites par le règlement relatif à l'examen et l'évaluation des impacts (texte de Claude Girard).

2.1.3 Cheminement d'un projet au service de l'Environnement (estimation du temps nécessaire) complément au précédent.

2.1.4 Suivi de projet (formulaire) - voir le ou la géographe.

2.1.5 Exemple de demande à la CPTA

2.1.6 Estimation du temps nécessaire pour réaliser les étapes prescrites par la loi de la CPTA

2.1.1 SYNTHÈSE DU CHEMINEMENT ADMINISTRATIF
DES DOSSIERS À L'INTÉRIEUR DU M.T.Q.

Montréal, le 7 décembre 1981

A: Service de l'Environnement
Direction Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'impact
Service de l'Environnement

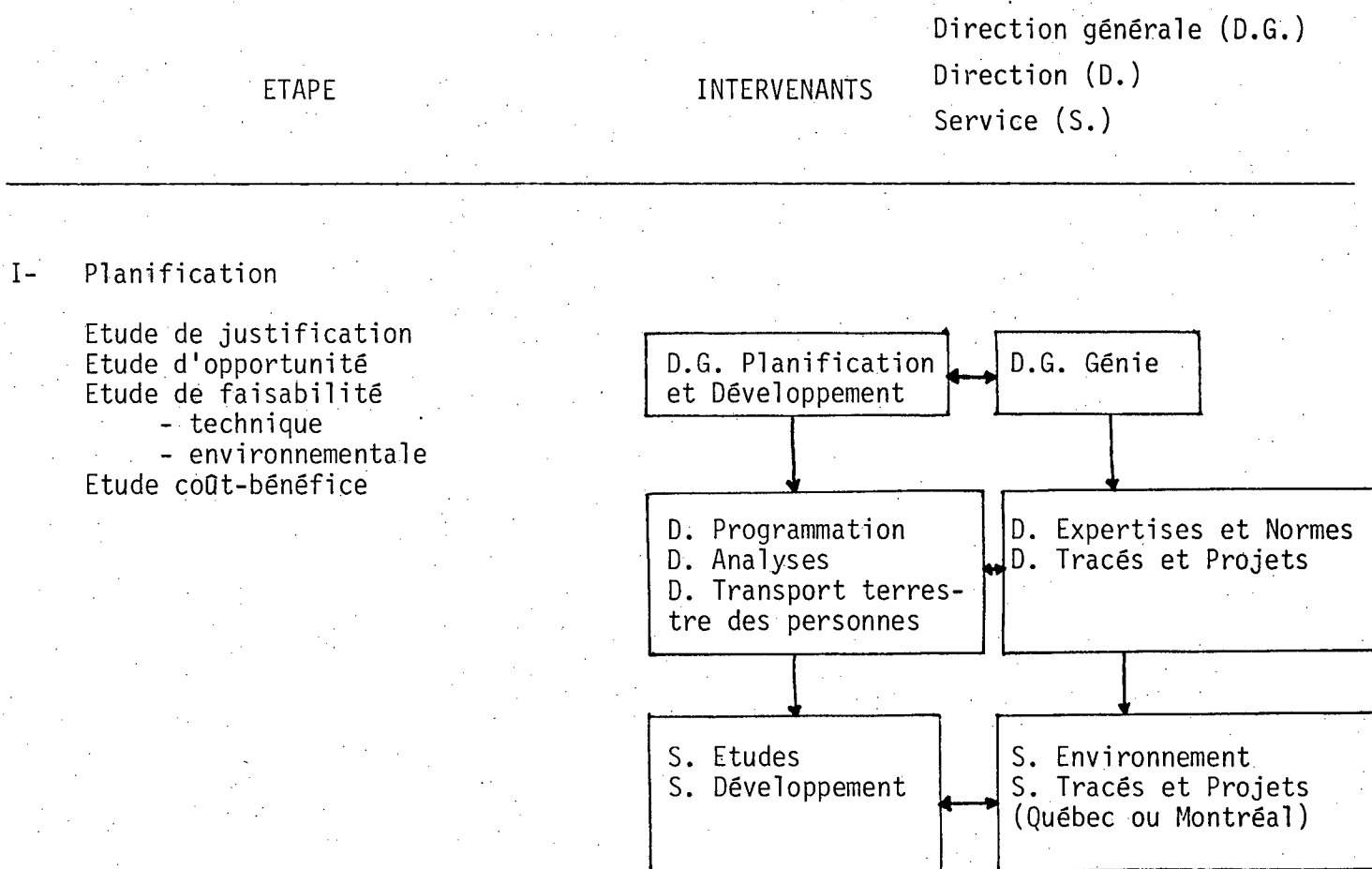
Objet: Synthèse du cheminement administratif
des dossiers à l'intérieur du M.T.Q.

Travail réalisé par: Claude Girard, urbaniste

Nous vous présentons tel que demandé une synthèse du cheminement administratif des dossiers à l'intérieur du ministère des Transports du Québec (1). Ce cheminement prend la forme d'un tableau vertical afin d'en simplifier la compréhension; cependant nous sommes conscients que cette forme ne reflète pas entièrement le processus puisque la structure administrative du M.T.Q. est basée sur un modèle d'intégration horizontale plutôt que verticale, c'est-à-dire que plusieurs directions ou services travaillent simultanément et conjointement sur un même dossier, qu'un dossier peut revenir à une direction ou un service plusieurs fois durant la même étape, etc...; ce dernier aspect est très important et doit être gardé en mémoire.

- (1) Les étapes II, III et IV du cheminement sont tirées du chapitre 5 du Guide de préparation des projets routiers. (Ordonnancement) A noter cependant que quelques modifications ayant trait à l'environnement ont été apportées pour se plier à la nouvelle procédure relative à l'examen et l'évaluation des impacts.

De plus, la description des étapes ne fait pas intervenir le processus de consultations préliminaire et définitif effectué à l'extérieur du Ministère (ex.: M.L.C.P., M.A.C., M.A.P.A.Q., M.A.M.,...). Finalement, nous aurions souhaité indiquer approximativement une période de temps nécessaire à la réalisation de chacune des étapes ou sous-étapes du cheminement, mais ce travail ne relève pas de notre compétence.



ETAPE	INTERVENANTS	Direction générale (D.G.) Direction (D.) Service (S.)
II- Avant-projet (*)	<pre> graph TD DG_Genie[D.G. Génie] <--> DG_Operations[D.G. Opérations] DG_Genie --> D_Box[D. Tracés et Projets D. Expertises et Normes D. Structures] D_Box --> S_Box[S. Tracés et Projets (Montréal ou Québec) S. Sols et Chaussées S. Relevés Techniques S. Environnement S. Ouvrages d'art S. Hydraulique] </pre>	
- Principales sous-étapes		
1) Acquisition des documents de base.		
2) Délimitation du corridor à étudier.		
3) Analyse des contraintes sur l'environnement.		
4) Conception du plan d'avant-projet (première ébauche).		
5) Consultation des services de génie.		
6) Consultation des autres ministères et organismes.		
7) Deuxième ébauche de l'avant-projet.		
8) L'étude d'impact sur l'environnement.		
9) Approbation de la deuxième ébauche par les divers organismes impliqués.		
10) Correction de la deuxième ébauche.		
11) Préparation de l'avant-projet définitif.		

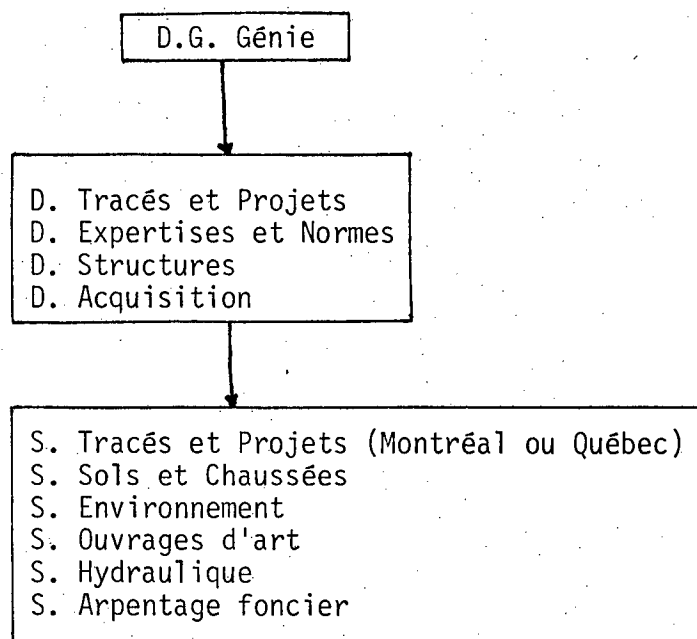
- (*) Nous pouvons considérer qu'au moment où le service de l'Environnement est informé de l'intention du Ministère de réaliser un projet (après que le projet ait été justifié cependant), il doit immédiatement entreprendre le processus administratif prescrit par le règlement d'examen et d'évaluation des impacts, c'est-à-dire informer le M.E.Q. de l'intention du Ministère de réaliser le projet (avis de projet).

ETAPE	INTERVENANTS	Direction générale (D.G.)
		Direction (D.)
		Service (S.)

III- Préparation des plans de chaussée (**)
Etude des sols
Préparation des plans d'ouvrage d'art

- Principales sous-étapes

- 1) Etude pédologique
- 2) Sources de matériaux
- 3) Etude hydraulique
- 4) Calcul de la structure
- 5) Dessin des plans de l'ouvrage d'art
- 6) Mise en action du plan de chaussée
- 7) Arpentage de la chaussée
- 8) Préparation des plans de base de la chaussée
- 9) Calcul de la chaussée
- 10) Préparation de la demande de certificat d'autorisation de construction
- 11) Préparation du plan définitif de chaussée
- 12) Devis et estimation des travaux de chaussée
- 13) Signature des plans et devis de chaussée.



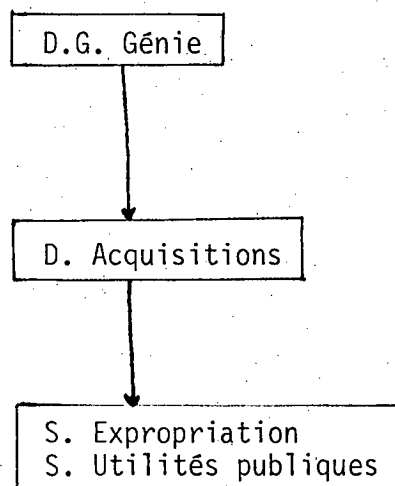
(**) Ces étapes ne se font pas nécessairement dans l'ordre inscrit, mais elles se font tout de même conjointement.

ETAPE	INTERVENANTS	Direction générale (D.G.) Direction (D.) Service (S.)
-------	--------------	---

IV- Expropriation

- Principales sous-étapes

- 1) Travail sur le terrain
- 2) Préparation du plan de base
- 3) Préparation du plan d'expropriation
- 4) Acquisition du terrain



CG/gg

Claude Girard
Claude Girard, urbaniste

2.1.2 ESTIMATION DU TEMPS NÉCESSAIRE POUR
RÉALISER LES ÉTAPES PRESCRITES PAR LE
RÈGLEMENT RELATIF À L'EXAMEN ET
L'ÉVALUATION DES IMPACTS



A: Service de l'Environnement

De: Division des Etudes d'impacts

Objet: Estimation du «temps nécessaire» pour
réaliser les étapes prescrites par le
règlement relatif à l'examen et l'évaluation
des impacts.

23 NOV 1981

DANIEL WALTZ

APPROUVÉ PAR
LE CHEF DU SERVICE
DE L'ENVIRONNEMENT

Travail réalisé par: Claude Girard, urbaniste

Ce rapport constitue une tentative d'évaluation des délais administratifs qu'impliquent l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur l'examen et l'évaluation des impacts adopté en vertu de la Loi de la qualité de l'environnement. De plus, nous avons essayé d'examiner certaines possibilités de situation qui pourraient le plus souvent se produire durant la démarche.

	<u>ETAPE</u>	<u>TEMPS</u>	
		<u>Minimum</u>	<u>Maximum</u>
I-	Avis de projet envoyé au M.E.Q. (préparation de l'avis par le service de l'Environnement).	1-2 sem.	3-4 sem.
II-	Réponse du M.E.Q. - Préparation du guide de référence pour la réalisation de l'étude d'impacts	4-5 sem.	6-8 sem.
III-	Analyse par le service de l'Environnement du guide préparée par le M.E.Q.		
	a) le service de l'Environnement après analyse accepte le guide proposé	1-2 sem.	

	<u>ETAPE</u>	<u>TEMPS</u>	
		Minimum	Maximum
	b) le service de l'Environnement après analyse n'accepte pas le guide proposé et soumet ses commentaires au M.E.Q. pour en arriver à une entente sur le principe.	2-4 sem.	5-7 sem.
IV-	Réalisation de l'étude d'impacts	26 sem.	52 sem.
V-	Demande de certificat d'autorisation de réalisation auprès du M.E.Q. et transmission de l'étude d'impacts au M.E.Q.		
	- avis dans les journaux		4 sem.
	- consultation publique		
VI-	Audiences publiques (*)		
	a) Après consultation publique il n'y a aucune demande de la population pour la tenue d'audiences.	-	-
	b) après consultation publique il y a demande par la population pour la tenue d'audiences.	16 sem.	? (1)
VII-	a) Emission du certificat d'autorisation de réalisation par le conseil des ministres.	? (2)	? (2)
	b) Le conseil des ministres refuse le projet (**)	? (2)	? (2)
VIII-	Analyse par le service de l'Environnement du certificat d'autorisation.		
	a) si le projet proposé est accepté tel que présenté au M.E.Q.	1 sem.	2 sem.

(1) Le maximum ne peut être évalué; le «16 semaines» est le délai minimum prescrit par règlement.

(2) Cette étape ne relevant pas de la compétence du M.T.Q. et comme nous n'avons pas de «précédent» actuellement dans ce domaine, nous ne pouvons estimer le temps nécessaire à la réalisation de cette étape.

(*) Le délai inscrit sous cette rubrique comprend: - la préparation de l'audience
- la tenue de l'audience
- la rédaction et le dépôt du rapport du Bureau des audiences publiques au M.E.Q.

(**) Si le conseil des ministres après la tenue d'audiences refuse d'émettre le certificat d'autorisation de réalisation, il faudra revenir à l'étape IV avec cependant des «temps» pouvant être moins longs dans certains cas.

	ETAPE	TEMPS	
		Minimum	Maximum
	b) si le projet proposé est accepté sous certaines conditions par le M.E.Q. (conseil des ministres). ex.: - modifications du tracé - mesures de mitigation supplémentaires - entente entre organismes gouvernementaux et autres.	3 sem.	4 sem.
IX-	Finalisation du projet		
	a) si le projet n'est pas modifié		
	- s'il y a lieu, demande à la C.P.T.A.Q.	4 sem.	12 sem.
	- expropriation	? (3)	? (3)
	- finalisation du plan de construction en tenant compte des mesures de mitigation recommandées dans l'étude d'impacts.	? (3)	? (3)
	- vérification par le service de l'Environnement de la conformité des plans à soumettre au M.E.Q. pour la demande de certificat d'autorisation de construction.	1 sem.	2 sem.
	b) si le projet est modifié par le conseil des ministres.	? (4)	? (4)
X-	Demande de certificat d'autorisation de construction auprès du M.E.Q. par le service de l'Environnement.	1-2 sem.	3-4 sem.
XI-	Analyse de la demande par le M.E.Q. et émission du certificat d'autorisation de construction par le M.E.Q.	4 sem.	8 sem.

(3) Ces sous-étapes ne relevant pas de la compétence du service de l'Environnement, il est impossible d'en faire l'estimation.

(4) Cette étape ne relevant pas de la compétence du M.T.Q. et comme nous n'avons pas de «précédent» actuellement dans ce domaine, nous ne pouvons estimer le délai qu'impliquerait une telle situation; il faudrait cependant, à notre avis, revenir à l'étape IV.

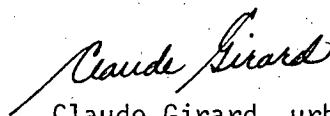
	<u>POSSIBILITE</u>	<u>TEMPS</u>	
		Minimum (en sem.)	Maximum (en sem.)
1)	Aucun problème avec le guide Aucune audience publique Le C.M* accepte le projet sans modification	47 + ? à 51 + ?	79 + ? à 84 + ?
2)	Aucun problème avec le guide Tenue d'audiences publiques Le C.M. accepte le projet sans modification	63 + ? à 67 + ?	95 + ? à 100 + ?
3)	Problème avec le guide Pas d'audience Le C.M. accepte le projet sans modification	49 + ? à 55 + ?	84 + ? à 91 + ?
4)	Problème avec le guide Tenue d'audiences Le C.M. accepte le projet sans modification	65 + ? à 71 + ?	100 + ? à 107 + ?
5)	Aucun problème avec le guide Tenue d'audiences Le C.M. accepte le projet avec modifications	66 + ? à 70 + ?	99 + ? à 104 + ?
6)	Problème avec le guide Tenue d'audiences Le C.M. accepte le projet avec modifications	68 + ? à 74 + ?	104 + ? à 111 + ?
7)	Aucun problème avec le guide Aucune audience <u>Le C.M. refuse le projet</u>	?	?
8)	Aucun problème avec le guide Tenue d'audiences <u>Le C.M. refuse le projet</u>	?	?

* Conseil des ministres

- 9) Problème avec le guide ? ?
Tenue d'audiences
Le C.M. refuse le projet

Recommencer la procédure à
partir de l'étude d'impacts

CG/gg



Claude Girard, urbaniste

2.1.3 CHEMINEMENT D'UN PROJET AU
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
(COMPLÈMENT AU PRÉCÉDENT)

SUIVI DE PROJET
ESTIMATION DU TEMPS NECESSAIRE

	TEMPS -DELAI		TEMPS PERSONNEL DEI
	MIN	MAX	
I Cadrage écologique:	4 - 8 sem.	12 - 16 sem.	(4 - 8 sem.)
II Avis de projet au MENQ	1 - 2 sem.	2 - 4 sem.	(1 - 2 sem.)
III Evaluation environnementale	4 sem.	12 - 24 sem.	(4 sem.)
IV Directives du M.En.Q. - préparation du projet de dir. par M.En.Q.	4 - 5 sem.	8 - 12 sem.	
- analyse par la DEI .si accepté .si commentaires	1 - 2 sem. 2 - 3 sem.	8 - 16 sem. 8 - 16 sem.	(1 - 2 sem.) (2 - 3 sem.)
- M.En.Q. rédige directives finales	? (x)	4 - 8 sem.	
V Etude d'impact	12 - 24 sem.	24 - 52 sem.	(12 - 24 sem.)
VI C.P.T.A.Q. .si audiences .si pas audience	16 - 20 sem. 14 - 18 sem.	28 - 56 sem. 28 - 56 sem.	(2 - 3 sem.) (1 - 2 sem.)
VII Demande de C.A.R. (Temps nécessaire au Ministre du M.En.Q. pour rendre l'étude d'impact publique)	2 - 3 sem. ? (y)	4 - 8 sem. ?	(2 - 3 sem.)
VIII Information et consultation publique	1 sem.	4 - 6 sem.	(1 sem.)
IX Audiences publiques	16 sem.	16 sem.	? (16 sem.)
X Délivrance du C.A.R.	? (z)	?	
XI Finalisation a. - aviser T. et P. et Exp. si C.A.R. sans condition:	1 - 2 sem.		(1 - 2 sem.)
b. - aviser T. et P. et Exp. si C.A.R. avec conditions:	3 - 4 sem.		(3 - 4 sem.)
c. - Réception plans et devis	? (m)	?	
d. - Réception plans d'expropria- tion	? (n)	?	
e. - Vérification mesures de mitigation	1 - 2 sem.		(1 - 2 sem.)
XII Demande de C.A.C.	1 - 2 sem.	3 - 4 sem.	(1 - 2 sem.)
II Délivrance de C.A.C.	4 - 8 sem.		

Fait à Montréal le 82-03-24
Avec la collaboration de Claude
Girard et Gilles Fontaine

Christine Damme

2.1.4 SUIVI DE PROJET (FORMULAIRE)

SUIVI DE PROJET

C.O.P.I.:

Nom du projet:

Chargé de projet:

(km)

Région:

District:

Construction prévue

Circ. élect.:

pour:

Municipalités:

Description des travaux:

Photographies aériennes (nos: carte, vol, photos):

	No de plan	date de réception	No de plan	date de réception
TA		()		()
TL		()		()
CH		()		()
PO		()		()
EX		()		()

Projet assujetti à:

	art. 31	art. 22	CPTAQ
oui pourquoi?			
non			

Consultant: Nom:

Chargé de projet:

Téléphone:

Nº de leur dossier:

Ministère de l'Environnement

Chargé de projet:

Téléphone:

Nº de leur dossier:

Commission de Protection du
territoire agricole

Chargé de projet:

Téléphone:

Nº de leur dossier:

VI Certificat d'autorisation de la C.P.T.A.O.

- Résolution municipale _____
 - Réception de la liste des propriétaires _____
 - Envoi de la demande _____
 - Demande d'audiences publiques _____
 - Certificat d'autorisation
- | | date | commentaires |
|---|-------|--------------|
| Accordé <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/> | _____ | _____ |
| Accordé sous conditions <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/> | _____ | _____ |
| Refusé <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/> | _____ | _____ |

VII Demande de C.A.R. au M.En.Q. et dépôt officiel de l'étude d'impact.

- Envoi de la demande _____
- Accusé de réception
de la part du M.En.Q. _____

VIII Information et consultation publique

- a) - Date à laquelle le ministre du M.En.Q. rend l'étude publique
- date "x" _____
- | | Montréal
(quotidien) | Québec
(quotidien) | Région
(quotidien et
hebdomadaire) |
|--|-------------------------|-----------------------|--|
| b) - Demande de publication: _____ | _____ | _____ | _____ |
| c) - Publication d'un avis:
1ère fois: _____ | _____ | _____ | _____ |
| 2e fois: _____
(dans un délai de 15 jours après la date "x") | _____ | _____ | _____ |
| d) - Envoi au Ministre du M.En.Q. de la preuve des deux publications: _____ | | | |
| e) - Envoi aux municipalités concernées du résumé vulgarisé de l'étude (simultané à b) _____ | | | |
| f) - Date de clôture des consultations publiques _____ | | | |
- ("x" + 45 jours)
- prolongation: _____

IX Audiences publiques demandées

- ☐ ☐
 oui non

_____ (au minimum date "x" + 30 jours)

- Tenue des audiences pub. et rédaction par le BAPE du rapport
 à déposer au Conseil des ministres
 (pendant les 4 mois qui suivent
 la date de demande d'audiences)
- _____

X C.A.R. (accordé par le conseil des ministres)

		date	commentaires
Accordé	☐	_____	_____
Accordé sous conditions	☐	_____	_____
Refusé	☐	_____	_____

XI Finalisation du projet

- Aviser T et P de l'obtention du CAR _____
- Aviser Exp. de l'obtention du CAR _____
- Réception des plans et devis de construction _____
- Réception des plans d'expropriation _____
- Vérification des mesures de mitigation
sur les plans de construction _____

XII Demande de C.A.C. au M.En.Q

- Envoi de la demande _____
- Accusé de réception de la part du M.en.Q. _____

XII C.A.C. (décision du Directeur des Services de Protection de l'Environnement).

- Accordé Date: _____

XIV Expropriation Date: _____XV Construction Date: _____

2.1.5 EXEMPLE DE DEMANDE À LA C.P.T.A.



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'Environnement
255, boul. Crémazie est (9e)
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Montréal, le 13 novembre 1981

Monsieur Denis Samson, greffier
Commission de protection du
territoire agricole
200-A, ch. Ste-Foy
Québec (Québec)
G1R 4X6

Objet: N/D D.E.I. 6.6.0-0366-01-01
Route 366 Pont Gendron
Municipalité: La Pêche
Circ. Elect.: Gatineau

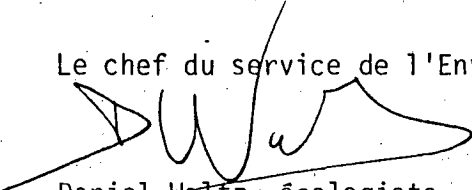
Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint, une demande d'autorisation pour utilisation non agricole pour la construction de la route ci-haut décrite.

Pour un supplément d'information, M. Claude Girard, urbaniste, chargé de projet et M. Gilles Fontaine, technologiste agricole vous renseigneront au 873-4953.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le chef du service de l'Environnement,


Daniel Waltz, écologiste

DW/GF/ml

c.c. MM. Jacques L. Charland, S.M.A. Directeur général du Génie
Raymond M. Aubin, ing. Directeur des Expertises et Normes
Jean-Claude Larrivée, ing. Chef du Service des Tracés et Projets MTL
Bernard Baribeau, Directeur régional, région 7
Raymond Néron, ing. Direction général du Génie

DEMANDE(S) — INCLUSION

— EXCLUSION

— AUTORISATION POUR UTILISATION NON AGRICOLE

— LOTISSEMENT

— ALIÉNATION

☐
☐
☒
☐
☐

DOSSIER NUMÉRO

1

1. Le demandeur:

NOM	Gouvernement du Québec	Ministère des Transports
ADRESSE (siège social)	255, boul. Crémazie est (9e)	
MUNICIPALITÉ	Montréal (Québec)	
CODE POSTAL	H2M 1L5	
ASS. SOC.		
NO TÉL.	1 — 5 1 4 — 8 7 3 — 4 9 5 3 .	1 — — — — — — — — — — .

2. Désignation du lot:

LOT NUMÉRO	RANG	CANTON, PAROISSE, VILLAGE VILLE, CITÉ, QUARTIER, SEIGNEURIE	MUNICIPALITÉ	SUPERFICIE
5A	II	Wakefield	La Pêche SD	
4C-5B-6B	III	"	" " "	
1B et 1B-8	IV	"	" " "	
TOTAL:				3,1488 ha

3. Utilisation du lot:

5A-4C-5B-6B Rg II et III lots en culture

1B et 1B-8 Rg IV la partie touchée est résidentielle, constituée d'une multitude de petits terrains pour développement. Le reste du lot 1B est en culture.

4. Utilisation des lots contigus ou qui le seraient s'ils n'étaient séparés du lot concerné par un chemin public.

NORD Les lots sont cultivés ou en boisé tel que démontré sur la carte (annexe 3)

SUD échelle 1: 20 000. Les sols limoneux de cette zone sont restreints, dû au

EST relief escarpé et à la pierrosité variable.

OUEST

Construction d'un nouveau lieu routier à Wakefield entre les deux rives de la
rivière Gatineau, desservies par les routes 105 et 366.

6. En cas d'aliénation, les motifs de l'aliénation, s'il y a lieu:

NIL

7. Renseignements additionnels et commentaires:

- 1: Liste des propriétaires touchés par le projet.
- 2: Carte topographique 1: 50 000
- 3: Carte cadastrale 1: 20 000 identifiant les boisés et les terres en culture.
- 4: Résolution du conseil municipal de la pêche et de la communauté régionale
de l'Outaouais.
- 5: Rapport du Service des Tracés et Projets de Montréal
- 6: Plan 1: 5 000 et 1: 1 000

8. Documents à joindre:

- Une personne qui désire obtenir une autorisation doit soumettre pour examen, les documents suivants:
- a) le présent formulaire dûment complété;
 - b) un plan du lot concerné et, s'il y a lieu, celui des lots loués ou appartenant au requérant qui sont conti-
igus au lot concerné ou qui le seraient s'ils n'étaient séparés du lot concerné par un chemin public; et,
 - c) un chèque visé payable à l'ordre du ministre des Finances, au montant fixé au règlement adopté par le
gouvernement, en vertu du paragraphe 8 de l'article 80 de la Loi. (\$10)

NOTE: Sur tout plan requis par les présentes, doivent apparaître l'échelle adoptée pour la confection du plan, la date de sa
confection et la signature de la personne qui l'a confectionné.

Je déclare que tous les faits ci-haut rapportés sont vrais et exacts au meilleur de ma connaissance.

André Schuman
Signature du demandeur

1981-11-15
Date

LISTE DES PROPRIÉTÉS SITUÉES DANS LA ZONE AGRICOLE

Plan d'expropriation no: 622-80-06-162

Cadastre: Canton de Wakefield

Municipalité: La Pêche SD

No de dossier: 6.2.1-51

Circonscription électorale: Gatineau

Comté municipal: Gatineau

Division d'enregistrement: Gatineau

Région no: 07

District no: 78

Code géographique 78-13-13

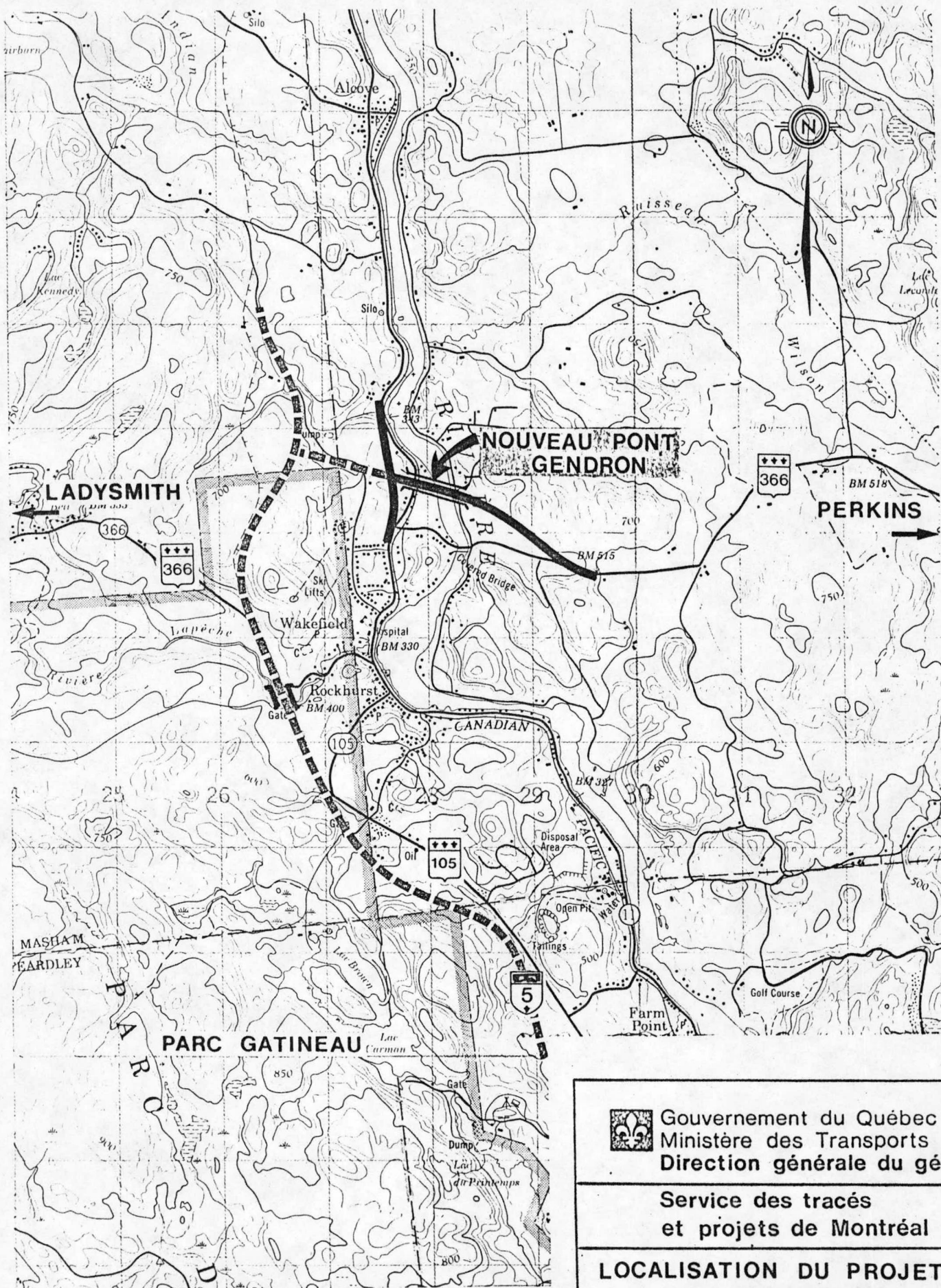
C.O.P.I. : 0366-01-01

PARCELLE	PROPRIÉTAIRES	NO LOT	RANG	SUPERFICIE mètres carrés		F	NO D'ENR.
				EMPRISE	RESIDUS		
24	Erwin Stewart R.R. #2 Wakefield	6B ptie	TROIS	30,7		8/8	
25	Lee Stewart R.R. #2 Wakefield	5A ptie	DEUX	1 448,0		8/8	
22	Erwin Stewart R.R. #2 Wakefield	4C ptie	TROIS	15 816,8		7-8/8	14 050
23		5B ptie	TROIS	6 459,7		8/8	"
26		5B ptie	TROIS		71,6	8/8	"
48	Dame Florence Styles Batho Wakefield Ct La Pêche	1B ptie	QUATRE	2 178,8		1/8	44 641
49		1B ptie	QUATRE	1 351,8		1/8	"
60	Ferdinand A. Laplante 289 Stewart Ottawa	1B ptie	QUATRE	351,7		1/8	91 661
61	Stanly Woodburn Wakefield Ct La Pêche	1B ptie	QUATRE	230,4		1/8	136 478
62		1B ptie	QUATRE	361,8		1/8	"
63	Julien Lalonde R.R. # 2 Wakefield Ct La Pêche	1B ptie	QUATRE	32,6		1/8	98 840

LISTE des propriétés

PARCELLE	PROPRIETAIRES	NO LOT	RANG	SUPERFICIE mètres carrés		F	NO D'ENR.
				EMPRISE	RESIDUS		
50 51	Vera Brown 18 Spruce Ottawa	1B ptie 1B ptie	QUATRE QUATRE	793,5	126,9	1/8 1/8	100 715 "
52 53	Richard John Taggart Wakefield Ct La Pêche	1B ptie 1B ptie	QUATRE QUATRE	480,9	424,4	1/8 1/8	37 485 "
57	Peter Eder Ltd	1B-8 ptie	QUATRE	435,3		1/8	177 139
54 55	Eugène O. Parent R.R. #2 Wakefield	1B ptie 1B ptie	QUATRE QUATRE	322,7	569,5	1/8 1/8	50 691 "
TOTAL DES PARCELLES INCLUSES DANS LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE				30 294,7	1 193,4		

1
Liste des propriétaires
(suite)



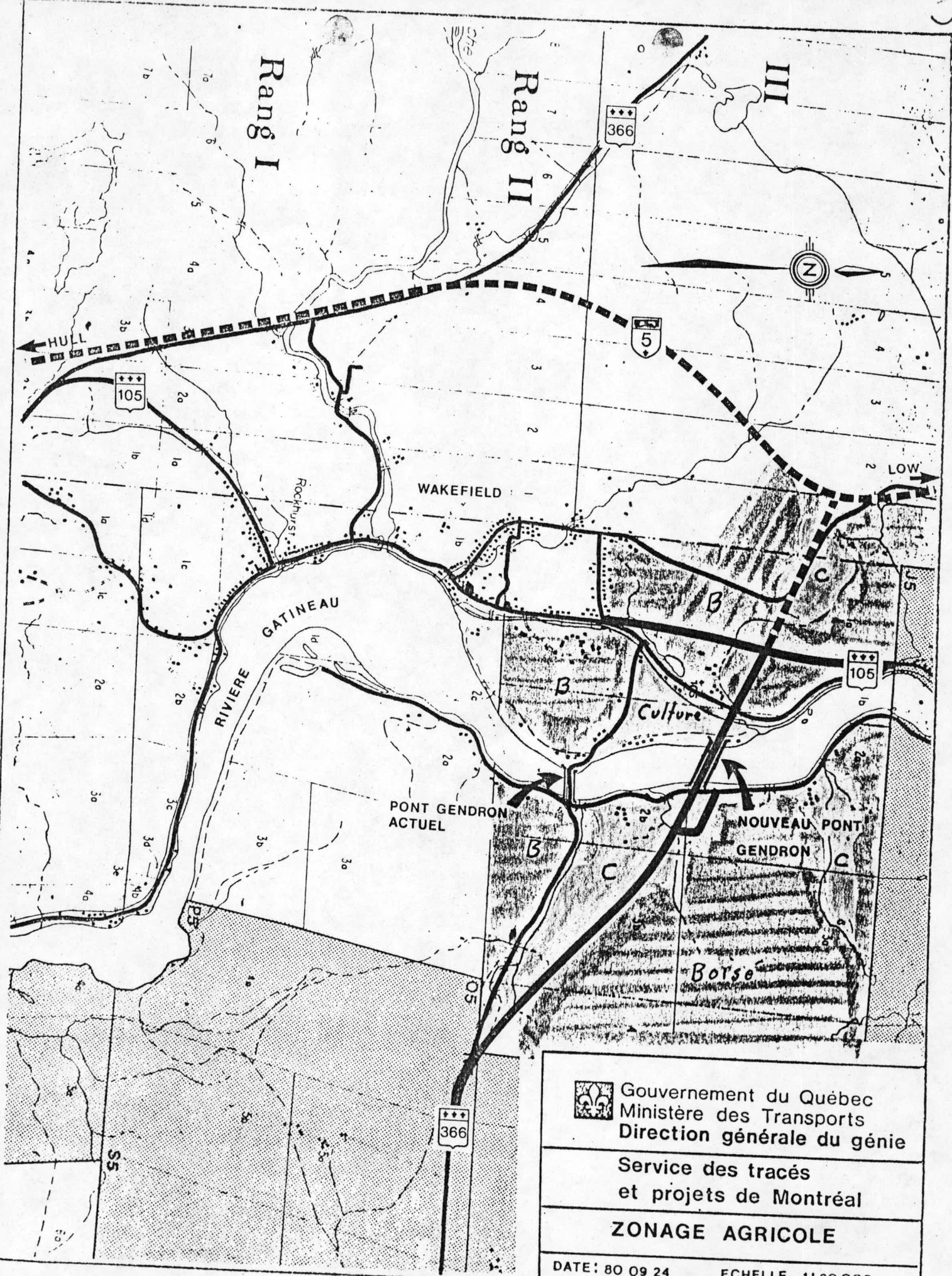
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Service des tracés
et projets de Montréal

LOCALISATION DU PROJET

DATE: 80 09 24

ECHELLE 1:50 000





Province de Québec
District de

Extrait du Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution

du 1er juin

19 81

CORPORATION MUNICIPALE DE LA PÊCHE

A la session régulière du Conseil de la Corporation Municipale

La Pêche, comté de Gatineau

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le 1er juin 1981 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. Cléo Fournier

et les conseillers suivants: Doug Brown, Jon Purcell, Hervé Leblanc,
Jean Paul Racine, Arthur St. Louis

Proposé par M. Doug Brown conseiller

Secondé par M. Arthur St. Louis conseiller

et résolu unanimement: 81-100

Que :

Attendu que le 1er mai dernier, le Ministère des Transports nous transmettait copie du plan d'arpentage pour le tracé de la relocalisation du pont Gendron et de ses approches.

Il est résolu que ledit plan préliminaire portant le no. 622-80-066-162 soit accepté par le Conseil de la Municipalité La Pêche.

Adoptée

Copie authentique

E.M. Matte
E.M. Matte (Mme)
Secrétaire-Trésorière

REÇU

NOV 16 81

SERVICE DE L'ÉQUIPEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS

BUREAU DU
PRÉSIDENT

Le 27 mai 1981

Monsieur Jacques Many, ing.
Ministère des Transports
Chef du district 78
Parc industriel Richelieu
33, rue Jean-Proulx
Hull, Québec
J8Z 1X1

SUJET: Acceptation du tracé, route 366 (pont Gendron et
approches)
Votre dossier no 0366-01-(14)

Monsieur,

La présente fait suite à ma lettre du 11 mai dernier en rapport
avec le sujet précité.

DISTRICT 7783

MAY 81 10: 39

Après étude par le directeur du service de la Planification, il
appert que le projet de localisation du pont rencontre les
préoccupations du schéma régional en ce qui concerne une meil-
leure liaison est-ouest (entre LaPêche et Val-des-Monts) pour
favoriser la consolidation du secteur de croissance du milieu
rural.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous prie d'agréer,
monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

Pierre Ménard.

PM/CT

c.c.: Monsieur Pierre D'Aoust, ing., chargé de construction

2.1.6 ESTIMATION DU TEMPS NÉCESSAIRE
POUR RÉALISER LES ÉTAPES PRESCRITES
PAR LA LOI DE LA C.P.T.A.

Estimation du temps nécessaire pour réaliser les étapes
prescrites par la Loi de la protection du territoire agricole

Cas 1: le projet est assujetti à la Loi de la qualité
de l'environnement

	Temps - délai	Temps personnel DEI
1. Rédaction et envoi de la demande à la C.P.T.A. et/ou aux municipalités	1 - 2 sem.	(1 - 2 sem.)
2. Information auprès de tous les propriétaires et réponse de ceux-ci	12 sem.	(1 sem.)
3. Avis d'audience envoyé au M.T.Q.	2 sem.	
4. Audiences	1 jour	
5. Décision C.P.T.A.Q.	1 - 4 sem.	

Délai:

Total: si audiences:

16 - 20 sem.	28 - 56 sem.
si pas d'audience:	(Temps personnel)
14 - 18 sem.	2 - 3 sem.

Cas 2: le projet n'est pas assujetti à la loi de la
qualité de l'environnement

1. Etude - Rédaction et envoi de la demande à la C.P.T.A.Q. et/ou aux municipalités	1 - 4 sem.	(1 - 4 sem.)
2. Rédaction de la résolution municipale	5 sem.	
3. Information auprès de tous les propriétaires et réponse de ceux-ci	12 sem.	(1 sem.)
4. Avis d'audience envoyé au M.T.Q.	2 sem.	
5. Audiences	1 jour	
6. Décision C.P.T.A.Q.	1 - 4 sem.	

Délai:

Total: si audiences:

21 - 27 sem.	
si pas d'audience:	
19 - 25 sem.	24 - 52 sem.
	(temps personnel)
	2 - 5 sem.

Fait à Montréal le 82-03-24
avec la collaboration de Gilles Fontaine

Christine Damme

2.2 EXEMPLES DE PROJETS SOUMIS AUX LOIS ET REGLEMENTS

2.2 Exemples de projets soumis aux lois et règlements

2.2.1 Exemple d'avis de projet

2.2.2 Exemple de projet de directive du M.En.Q.

2.2.3 Exemple de réponse du S.E. sur le projet de directive du M.En.Q.

2.2.4 Exemple de directive finale du M.En.Q. (à venir)

2.2.5 Exemple de rapport interne (évaluation préliminaire d'impact).

2.2.1 EXEMPLE D'AVIS DE PROJET

*W. Ross.
J. Ross.*

Le 10 février 1982

Monsieur Gilles Coulombe, ing.
Chef du service d'Analyse des
Etudes d'Impacts
Ministère de l'Environnement
2360, chemin Ste-Foy
Sainte-Foy QC
G1V 4H2

Objet: Avis de projet
Construction du nouveau pont Gendron
et de ses approches
Routes 105 et 366
Municipalité de la Pêche
Circ. électorale de Gatineau
N/D;

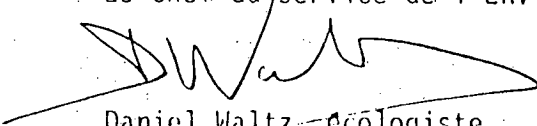
Monsieur,

Vous trouverez ci-joint, le formulaire d'avis de projet dûment complété pour le projet mentionné en titre. La raison motivant notre démarche s'appuie sur le fait que l'emprise moyenne nécessaire à la réalisation des travaux est supérieure à 35 mètres sur une distance de plus de un kilomètre.

Nous attendons votre réponse avant de poursuivre l'étude de ce dossier.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le chef du service de l'Environnement


Daniel Waltz, écologiste

DW/AJ/tb

c.c.: MM. J.-L. Charland, s.m.a., directeur général du Génie;
Raymond-Marie Aubin, directeur des Expertises et Normes;
Bernard Baribeau, directeur région 7;
J.-C. Larrivée, chef du service des Tracés et Projets,
Montréal.

IMPACT



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service d'analyses
des études d'impact

Avis de projet

Le processus
d'évaluation
et d'examen
des impacts
sur l'environnement

1. Promoteur Ministère des Transports

Adresse 255 Crémazie est (9e), Montréal QC H2M 1L5

No de téléphone (514) 873-4953

Responsable du projet pour le promoteur Service de l'Environnement
Claude Girard, urbaniste

2. Consultant du projet pour le promoteur _____

Adresse _____

No de téléphone _____

Responsable du projet pour le consultant _____

3. Titre du projet Nouveau pont Gendron et ses approches, routes 366 et 105

à la Pêche (Wakefield)

N/D: 0366 - 01 - 01

4. Localisation du projet

Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en quinze exemplaires)

Municipalité: La Pêche (sd) (Wakefield)

Circ. électorale: Gatineau

<u>Lot numéro</u>	<u>Rang</u>	<u>Utilisation</u>
<u>5A</u>	<u>II</u>	<u>lot en culture</u>
<u>4B - 5B - 6B</u>	<u>III</u>	<u>lots en culture</u>
<u>1B et 1B-8</u>	<u>IV</u>	<u>lots résidentiels et en culture</u>

Superficie totale: 3,1488 ha

N.B.: Le nouveau pont sera localisé à environ 550 m en amont du pont
Gendron actuel

5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. propriété privée à 100 pourcent, terrains acquis à 75 pourcent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Tous les terrains touchés par ce projet sont propriété privée à 100 pour cent et aucune expropriation n'a été réalisée à date.

En résumé, 18 parcelles de terrain sont touchées, appartenant à 11 propriétaires, totalisant 30 294, 7 mètres carrés aux fins d'emprise de route et 1193, 4 mètres carrés en résidus.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programme de développement au niveau local, régional ou national. Faire ressortir la problématique qui est à l'origine du projet.

Dans le cadre d'un réaménagement du réseau routier dans le secteur de la Pêche (Wakefield), le ministère des Transports du Québec confiait, au début de 1976, à la firme Dupuis, Morin, Routhier et Associés SOTAR Inc., le mandat d'étudier un nouveau lien routier entre la future autoroute 5 et la route 307, incluant la construction d'un pont au-dessus de la rivière Gatineau.

L'objectif de l'étude consistait à:

a) vérifier, compte tenu des caractéristiques de la circulation et de la nature du développement prévu, l'hypothèse de la nécessité d'un lien entre l'est et l'ouest de la Gatineau (entre Limbour et La Pêche).

b) analyser et comparer diverses hypothèses de corridors suivant les contraintes environnementales rencontrées, de façon à dégager un corridor préférentiel.

En résumé, l'étude SOTAR INC. a démontré:

suite.....

6. suite

1. Que le lien est effectivement justifiable
2. Que le pont Gendron actuel (pont couvert) est désuet et devrait être conservé et restauré comme attraction touristique. Il est à noter qu'en juin 1978, ce pont fut interdit aux véhicules lourds ainsi qu'aux autobus scolaires.
3. Que parmi les trois (3) corridors étudiés (voir figure 1 en annexe 1) deux (2) se prêtent très bien à la localisation d'un nouveau pont, l'un se situant immédiatement au sud de La Pêche (Wakefield), et l'autre immédiatement au nord.
4. Que la circulation de la route 105, devenue intolérable pour la population de Wakefield, contribue à détériorer le cachet de cette agglomération historique.
5. Q'il faut créer une voie de ceinture autour du village en prolongeant l'autoroute 5.

Il ressort donc de ce qui précède que le réaménagement routier de la région à l'étude doit viser trois objectifs avec ordre de priorité suivant:

- 1 - La construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Gatineau, dans le secteur de la Pêche.
- 2 - La construction d'une voie de contournement de la Pêche. (prolongement de l'A.-5 ou de la route 105 réaménagée)
- 3 - Le prolongement de l'autoroute 5 en direction nord, à partir de Tenaga jusqu'à La Pêche (Wakefield).

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimensions, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération et d'exploitation. Ajouter en annexe tous documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, coupe transversale, etc.).

Suite à l'étude de SOTAR Inc., un tracé dans l'axe du corridor 3 a été retenue pour la construction du futur pont Gendron. Ce tracé s'intègre par ailleurs dans le projet de relocalisation de la route 105 devant servir de route de contournement de l'agglomération de la Pêche (Wakefield) (voir figure 2 en annexe 1). Pour une meilleure compréhension des descriptions, se référer au plan cadastral joint en annexe 3. Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

1. Construction sur les rives EST et OUEST de la Gatineau d'une route à deux voies contiguës de circulation à l'intérieur d'une emprise nominale de 30 mètres, sur une distance de 3,1 km. (nouvelle route 366 - voir section type en annexe 2)
2. Afin d'établir la jonction avec la future route 366 sur la rive OUEST de la Gatineau, construction d'une nouvelle route 105 à partir de l'intersection actuelle de la route 105 et de la route 366 au SUD-OUEST du village de La Pêche, sur une distance de 1,5 km vers le NORD. Tout comme la future route 366, cette route sera à deux voies contiguës de circulation et construite à l'intérieur d'une emprise nominale de 30 mètres.
3. Construction d'ouvrages:
 - 1 pont sur la rivière Gatineau localisé à environ 550 m en amont du pont actuel.
 - 1 viaduc au-dessus de la route 105 actuelle et la voie ferrée du C.N., sur la route 366.
4. A cause de la topographie accidentée du terrain, la construction des nouvelles routes 366 et 105 nécessitera l'acquisition de surlargeurs d'emprise. Ces surlargeurs seront assez importantes pour porter l'emprise moyenne nécessaire à la réalisation de la totalité des travaux de construction à plus de 35 mètres.

8. Projets connexes et phases ultérieures

Mentionner si le projet s'inscrit dans un programme à plus long terme où se rattachent certains projets connexes et où il pourrait éventuellement y avoir des phases ultérieures.

La poursuite des trois objectifs cités au point 4 s'inscrit à l'intérieur d'un projet d'ensemble qui sera réalisé en plusieurs étapes distinctes dont la première consiste en la construction du nouveau pont Gendron et ses approches (routes 105 et 366).

Nous rappelons les projets connexes et phases ultérieures prévus:

- contournement de la municipalité de La Pêche

- Prolongement de l'autoroute 5 de Tenaga à La Pêche en deux étapes:

1re étape: Tenaga-Burnett

2e étape: Burnett-La Pêche (la possibilité de réaménager la route 105 à quatre voies séparées de circulation est à l'étude).

9. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation)

1 - Pont Gendron: plan de construction : 1981

plan d'expropriation: à venir

Expropriations: à venir

Appel d'offre et début des travaux: 1982-1983

(prévu au plan d'équipement)

10. Description du milieu

Décrire d'une part l'occupation actuelle du territoire (milieu aquatique, marécage, forêt, zone agricole, milieu urbain, etc.) et, d'autre part, les principales activités humaines (agriculture, récréation, villégiature, économie locale et régionale, etc.) telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet.

A - OCCUPATION ACTUELLE DU TERRITOIRE

Le projet se situe en majeure partie dans la vallée de la Gatineau au fond de laquelle coule la rivière du même nom. Cette vallée est généralement encaissée et étroite et est recouverte de sols argileux. La rivière coule habituellement dans un lit rocheux et ce ne sont que les berges de la vallée qui sont recouvertes d'argile. A l'heure actuelle, c'est la vallée de la Gatineau qui constitue la principale zone d'occupation du territoire. A partir de Hull jusqu'à La Pêche (Wakefield), la rive OUEST est presque entièrement bâtie sous la forme "d'une mince" bande de résidences comprise entre la route 105 et la rivière. La petite agglomération de Wakefield abrite environ 500 habitants et a une fonction de petit centre de services; on y retrouve entre autres une concentration de commerces, un petit hôpital, une école élémentaire et un centre de ski (Vorlage).

B- PRINCIPALES ACTIVITES HUMAINES

Du côté EST de la rivière Gatineau, sur le tronçon de la route 366 qui relie Wilson's Corner au pont Gendron, on note la présence de chalets et résidences polarisés par la station de ski d'Edelweiss. Le long de cette route, on trouve aussi des habitations rurales dispersées, des exploitations de gravier et de sable, ainsi que quelques exploitations agricoles, ces dernières se situant plus particulièrement dans les environs du chemin Mountain et du chemin Clark, jusqu'au pont Gendron.

Du côté OUEST de la rivière Gatineau la nouvelle route 366 proposée traverse d'abord sur environ 150 mètres une zone de cultures fourragères à l'EST de la route 105 actuelle, elle traverse ensuite des terrains en friche sur un peu plus de 300 mètres avant de se raccrocher à la future route 105 proposée.

Le tracé de cette future route 105 traverse exclusivement des terrains en friche de classe 7, selon l'inventaire canadien des potentiels agricoles.

11. Remarques

Inscrire les autres renseignements jugés nécessaires à une meilleure compréhension du projet et au besoin annexer des pages.

Le projet est situé en presque totalité en zone agricole non protégée.

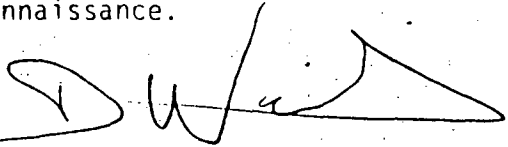
En effet, seulement deux petites sections de respectivement 980 m sur la nouvelle route 366 et 350 m sur la nouvelle route 105 devront faire l'objet d'une demande d'autorisation d'utilisation des terres à d'autres fins que l'agriculture auprès de la C.P.T.A. (voir plan cadastral en annexe 3).

Nous incluons en annexe 4 une copie d'un extrait verbal de la Corporation de la municipalité de La Pêche par lequel il est résolu unanimement que le plan d'arpentage (préliminaire) pour le tracé de relocalisation du pont Gendron et ses approches est accepté par le Conseil. Nous incluons en outre une copie d'une lettre de la Communauté Régionale de l'Outaouais dans laquelle il est dit que le plan rencontre les préoccupations du schéma régional.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 820210

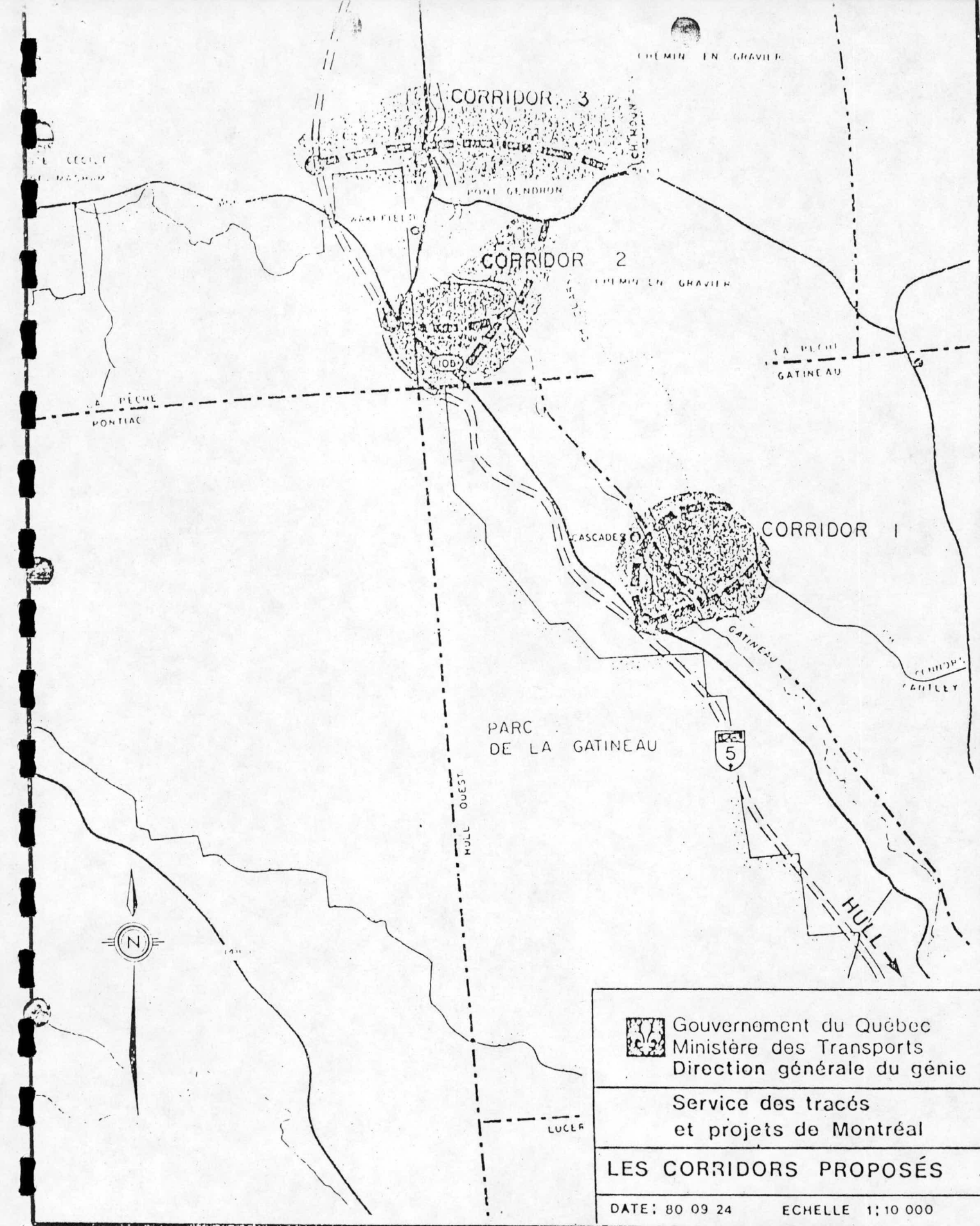
Par


Chef du service de l'Environnement



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des Évaluations environnementales

2360, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec
G1V 4H2



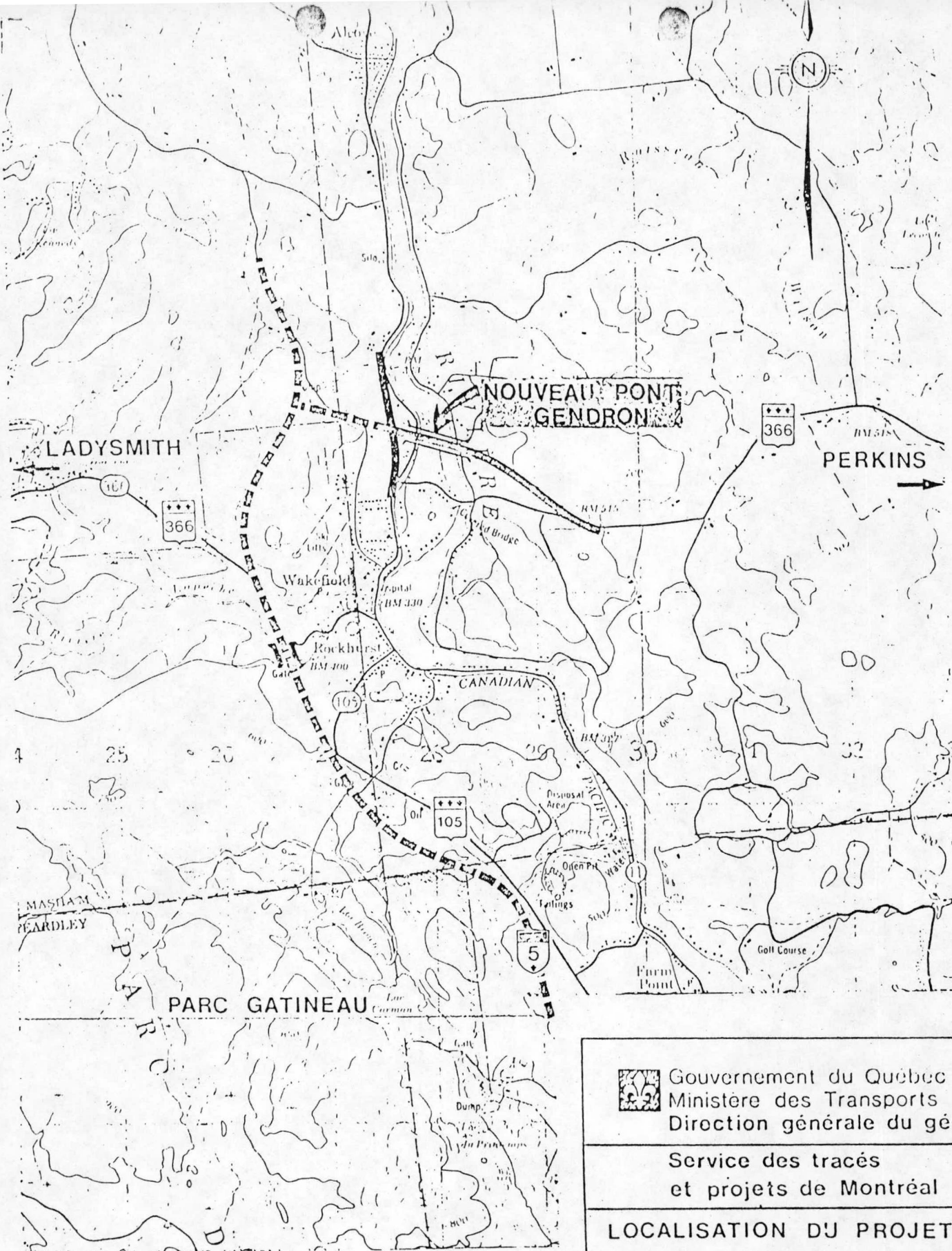
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Service des tracés
et projets de Montréal

LES CORRIDORS PROPOSÉS

DATE: 80 09 24

ECHELLE 1:10 000



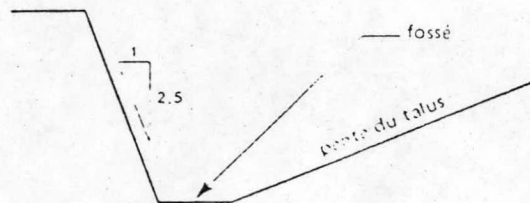
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du génie

Service des tracés
et projets de Montréal

LOCALISATION DU PROJET

DATE: 80 09 24

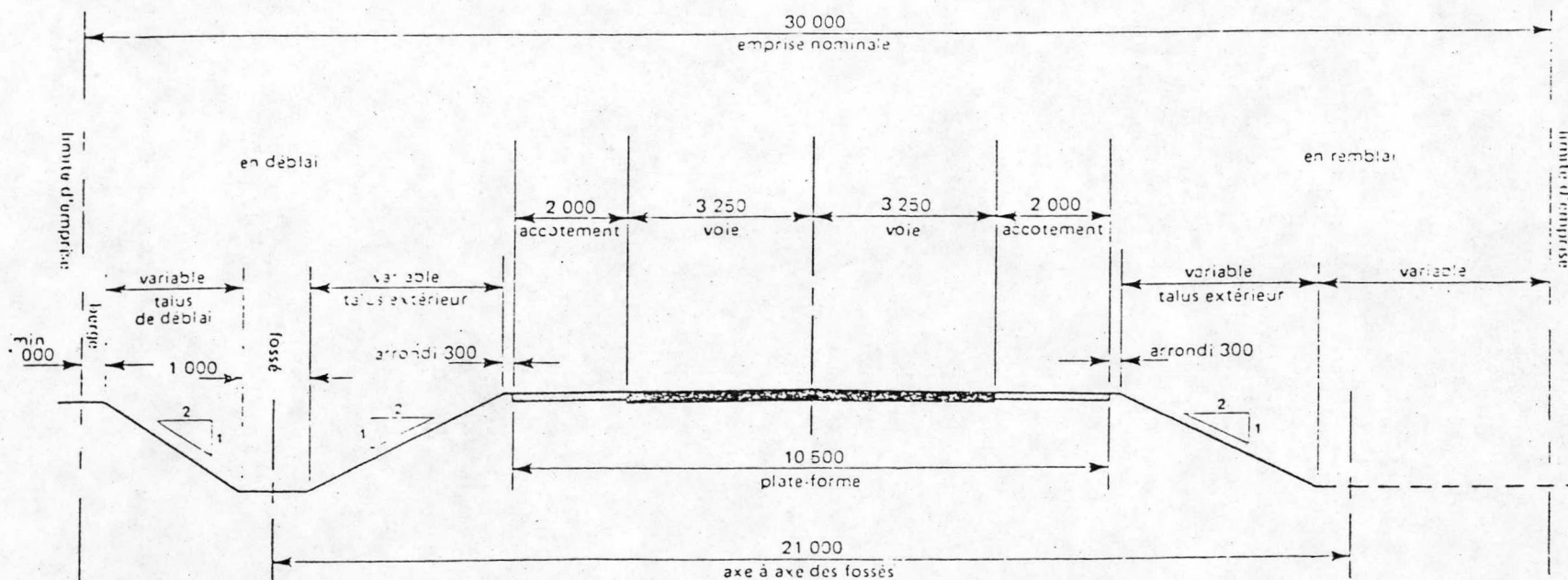
ECHELLE 1:50 000



EN DÉBLAI DE 1^{re} CLASSE

VITESSE DE BASE: 100 km/h (ROUTE PRINCIPALE)
100 km/h (ROUTE RÉGIONALE)
90 km/h (ROUTE LOCALE)

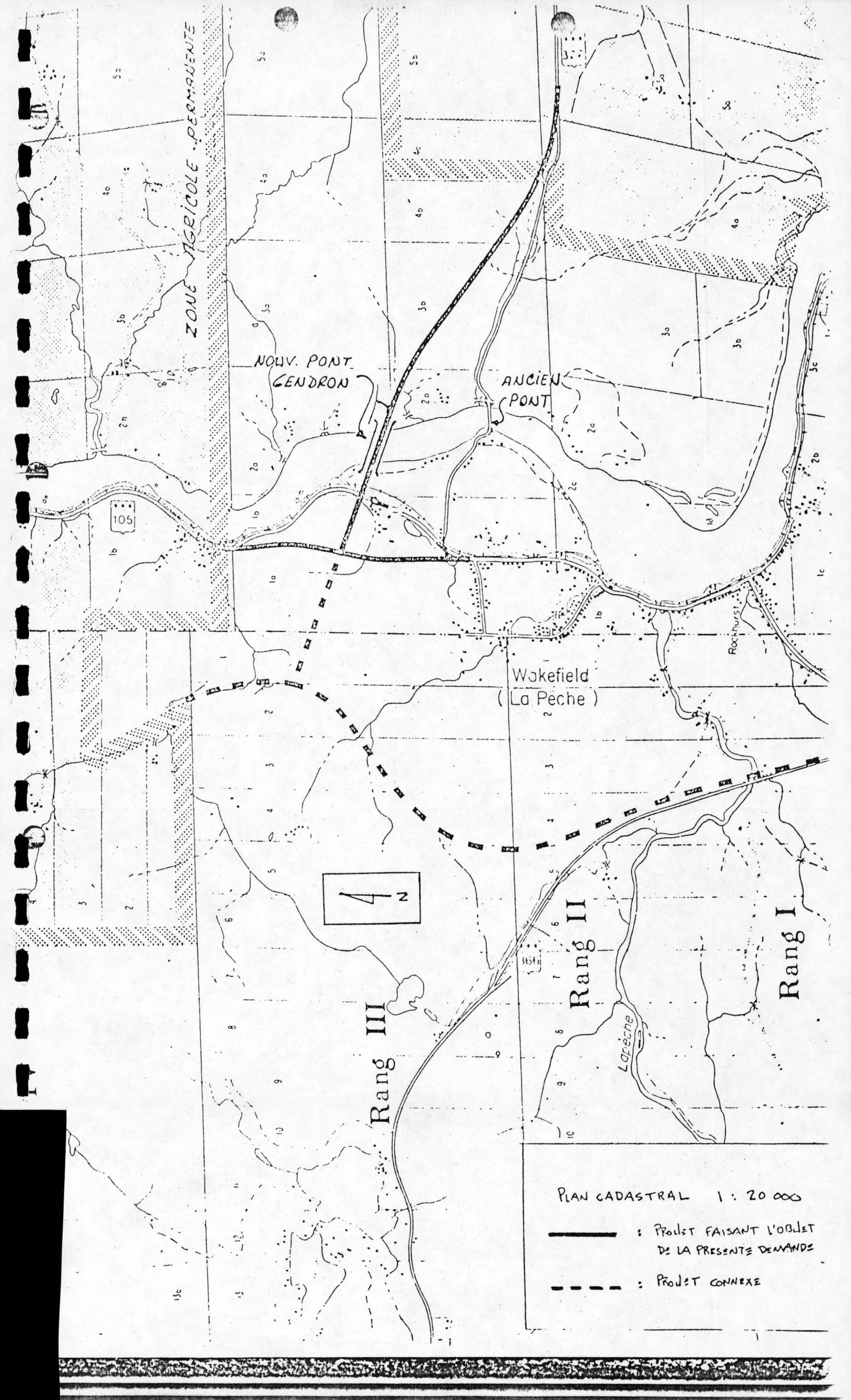
DÉBIT JMA < 750 (ROUTE PRINCIPALE)
DÉBIT JMA: 400 - 2 000 (ROUTE RÉGIONALE)
DÉBIT JMA > 2 000 (ROUTE LOCALE)



TYPE D- ROUTE PRINCIPALE, RÉGIONALE OU LOCALE

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

-Pour des hauteurs de remblais supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.



ZONE AGRICOLE PERMANENTE

NOUV. PONT
GENDRON

ANCIEN
PONT

Wakefield
(La Pêche)

Rockhurst

Larèche

Rang III

Rang II

Rang I

PLAN CADASTRAL 1 : 20 000

- : PROJET FAISANT L'OBJET DE LA PRESENTE DEMANDE
- - - : PROJET CONNEXE

CORPORATION MUNICIPALE DE La Pêche

Province de Québec
District de

A la session régulière du Conseil de la Corporation Municipale

La Pêche

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le 1er juin 1981 et à laquelle étaient présents son honneur
le maire M. Cléo Fournier

et les conseillers suivants: M. Doug Brown, Jon Russell, Hervé
LeBlanc, Jean-Paul Racine et Arthur St-Louis.

Résolution 81-100

Proposé par M. Doug Brown, conseiller

DISTRICT 7783 Secondé par M. Arthur St-Louis, conseiller

et résolu unanimement:

Que :

Attendu que le 1er mai dernier, le Minis-
tère des Transports nous transmettait copie du plan d'arpentage
pour le tracé de la relocalisation du pont Gendron et de ses
approches;

Il est résolu que ledit plan préliminaire
portant le no 622-80-066-162 soit accepté par les conseil de la
municipalité La Pêche,

Adoptée.

Copie conforme.

E. M. Matte,

sec.-trés.

2.2.2 EXEMPLE DE PROJET DE DIRECTIVE
DU M.En.Q.

— 11A1 —
AC-7 C. 9
366-01-01

Attention: séance 10 mai.

Sh

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du ministre indiquant la nature, la portée et
l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

Routes # 105 et 366, tronçon
La Pêche, Pont Gendron et approches

Dossier # 102-8207-71

Sainte-Foy, le

Cette directive a pour but d'indiquer les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de routes # 105 et 366, tronçon La Pêche, Pont Gendron et approches. Cette étude doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire et préparée selon une méthode scientifique. Elle doit de plus satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur.

1. PROBLEMATIQUE

2. RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS POSSIBLES

Parmi les solutions possibles, l'initiateur peut considérer:

- le réaménagement de la route actuelle avec construction d'un nouveau pont à l'emplacement du pont couvert;
- la construction d'une nouvelle route;
- le statu quo;
- le report du projet.

[illegible]

2.2 Analyse des solutions

L'initiateur doit procéder à une analyse sommaire des solutions possibles en considérant autant les impacts environnementaux appréhendés que les aspects techniques et économiques. Cette analyse doit intégrer les effets d'entraînement des diverses solutions possibles. Suite à cette analyse, une présélection de solutions peut s'effectuer et le rejet de certaines solutions doit être justifié.

2.3 Description technique des solutions retenues

L'initiateur indique les grandes caractéristiques techniques des solutions retenues (largeur de l'emprise, nombre de voies, modalités d'accès, présence de terre-plein...).

3. ANALYSE D'IMPACT

3.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des points à relier, des solutions précédemment retenues et des contraintes majeures sur les plans environnementaux, techniques et économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites.

3.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter l'inventaire et la description des composantes de l'environnement de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à la description de celles-ci doivent correspondre à leur importance dans la zone d'étude et pour le projet.

L'inventaire de la zone d'étude doit être de type relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle soit approximativement de 1:20 000 ou plus grand. L'initiateur doit envisager la présentation de trois types de données soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts particulièrement importants sont prévus.

L'inventaire de cette zone d'étude doit porter sur le milieu humain et le milieu naturel. Au niveau du milieu humain, l'initiateur doit porter une attention particulière aux aspects suivants:

- hant 2...
convo. f.
plan 10
ville 10
- l'utilisation actuelle et potentielle du territoire en se référant à des plans d'affectation du sol comme les schémas d'aménagement, plans de zonage...;
 - le patrimoine bâti (ensemble, structures ou immeubles isolés), l'archéologie (sites connus et sur le tracé retenu les zones potentielles) et le paysage (composantes, points de vue exceptionnels);
 - les activités agricoles (utilisation actuelle et potentielle des terres, drainage, structure cadastrale, dynamisme de l'activité agricole, territoire agricole protégé, élevage...);
 - les activités récréatives (villégiature, centres de ski, colonies de vacances, terrains de camping);
 - les activités forestières (plantations, traitements sylvicoles particuliers);
 - les champs d'accès visuels;
 - les sources d'approvisionnement en eau potable.

En ce qui concerne le milieu naturel, l'initiateur doit traiter entre autres des aspects suivants:

- l'eau: le réseau hydrographique, les zones d'inondation...;
- le sol: relief, dépôts meubles et pédologie particulièrement aux abords de la rivière Gatineau;
- la faune: les habitats significatifs pour les espèces fauniques exploitées et non exploitées des milieux terrestre et aquatique en autant que ces espèces présentent un intérêt spécial. Les espèces menacées feront l'objet d'une attention toute particulière de même que les habitats exceptionnels (ex.: sanctuaires, aires de nidification). La faune aquatique de la rivière Gatineau présente un intérêt spécial dans le contexte de ce projet.

3.3 Elaboration de tracés

A l'intérieur de la zone d'étude préalablement délimitée puis inventoriée, l'initiateur doit identifier les résistances techniques et environnementales à la réalisation du projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée et justifiée. De plus, il est souhaitable que soient bien distinguées au niveau de la pondération, les composantes du milieu naturel de celles du milieu humain. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés entre les deux points extrêmes à relier.

3.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu de la description des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts soit l'énumération

des impacts directs et indirects de même que ceux à court, à moyen et à long termes en mentionnant la durée, l'importance et l'intensité prévues. L'étape suivante doit consister à évaluer qualitativement et quantitativement les impacts énumérés plus haut. Il s'agit ici pour l'initiateur de porter un jugement sur les impacts engendrés sur le milieu par chacune des solutions retenues. L'initiateur doit entre autres considérer les points suivants:

- les expropriations et déplacements de résidences;
- les dérangements aux riverains (bruit, poussière, accès aux propriétés pendant et après les travaux);
- la proximité des résidences de la route et du viaduc;
- les dangers d'accidents pour les riverains;
- l'impact économique sur les activités commerciales;
- la déstructuration des lots;
- le champ visuel réduit pour certains riverains de par la hauteur du pont et du viaduc au dessus de la route et de la voie ferrée;
- la facilité d'accès à la route 366 par les résidents du nouveau développement au nord-est du pont proposé;
- l'érosion durant et après la construction en milieu aquatique;
- les méthodes d'entretien (sels de déglacage, herbicides, engrais).

3.5 Mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier les actions, les ouvrages et de façon générale les mesures soit de prévention ou de correction qui peuvent être intégrées à chacune des solutions retenues et qui visent à maintenir à un niveau acceptable certaines répercussions indésirables. L'initiateur doit envisager certaines périodes de l'année comme critique pour la construction en milieu aquatique (ex.: la mise en suspension excessive de sédiments en période d'étiage).

Les répercussions résiduelles négatives des solutions étudiées doivent être présentées.

3.6 Analyse comparative des solutions retenues

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des solutions retenues sur la base de l'évaluation des impacts et des mesures de mitigation associées de même que sur la base des critères techniques et économiques. La méthodologie utilisée lors de l'analyse comparative et le choix de la solution doit être explicitée.

Suite à cet exercice, l'initiateur doit examiner la possibilité de modifications légères du tracé retenu (ajustement final) de façon à éviter ou réduire certains impacts.

3.7 Description détaillée de la solution choisie

Une description détaillée de la solution choisie doit être fournie au double niveau des travaux prévus et des milieux traversés et compléter celles qui auront été faites dans les étapes précédentes. Tous les détails nécessaires à une bonne connaissance des travaux doivent être donnés. La localisation précise du projet doit comprendre les numéros de lots touchés. De plus, les plans des approches et du pont traversant la rivière Gatineau de même que le viaduc au-dessus de la route 105 et de la voie ferrée doivent être présentés. L'initiateur doit indiquer et localiser précisément les impacts, les mesures de mitigation et (de compensation préconisées). Un calendrier des travaux de préconstruction, construction et entretien, aussi précis que possible, doit être présenté. En ce qui concerne les activités d'expropriation, l'initiateur doit préciser les normes utilisées par le service des Expropriations. Concernant les travaux de construction, l'initiateur doit spécifier, si possible, la provenance des matériaux d'emprunt et la destination des matériaux d'excavation. De plus, l'initiateur doit indiquer les phases ultérieures de développement prévisibles de la solution choisie.

3.8 Mesures de compensation et de surveillance

L'initiateur doit préciser les mesures visant une compensation des impacts résiduels négatifs. Celles-ci peuvent prendre la forme d'aménagement de halte routière, de belvédère d'observation, de plantation à caractère esthétique, etc. Dans ce cas-ci, ce pourrait être l'aménagement du Pont Gendron dans un but de conservation pour en faire un site d'intérêt historique et touristique.

De plus, l'initiateur doit indiquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation et de compensation préconisées dans l'étude d'impact seront respectées. Dans ce contexte, l'inclusion de ces mesures sur les plans de construction de même que les mentions au niveau d'articles précis des devis doivent être envisagées.

3.9 Consultation

L'initiateur doit porter une attention particulière à l'opinion et aux attentes des municipalités et organismes du milieu touchés par le projet. Le résultat des consultations effectuées doit apparaître dans l'étude d'impact.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude d'impact doivent être présentées de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié, a avantage à l'être et ce, à des échelles adéquates.

Les diverses solutions retenues doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses. Enfin, un plan indiquant la localisation détaillée du tracé choisi ainsi que des mesures de mitigation et de compensation s'y rattachant doit être soumis.

Toutes les sources de renseignements utilisées doivent être données en référence. De plus, les méthodologies et la terminologie adoptées au cours de la réalisation des différentes étapes de l'étude d'impact doivent être présentées et explicitées. Au niveau des inventaires, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier la qualité de ces derniers. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui ont réalisé l'étude d'impact doivent être indiqués.

Enfin, considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels de ladite étude et de ses conclusions ainsi que tout autre type de documents qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Le résumé doit être publié séparément et contenir une carte synthèse. L'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet et il est suggéré qu'une version préliminaire de l'étude d'impact soit soumise pour commentaires.

2.2.3 EXEMPLE DE RÉPONSE DU S.E.
SUR LE PROJET DE DIRECTIVE DU
M.En.Q.

2.2.4 EXEMPLE DE DIRECTIVE FINALE DU M.En.Q.

2.2.5 EXEMPLE DE RAPPORT INTERNE
(EVALUATION PRÉLIMINAIRE D'IMPACT)



Montréal, 1979-08-31

A : Monsieur Claude-Y. Gagnon
Service des Tracés
Ministère des Transports
255, boul. Crémazie est, 9e étage
Montréal, Qué.

DE : Daniel Waltz, écologiste,
Chef, Service de l'Environnement,
Direction Expertises et Normes,
Ministère des Transports,
255 Boul. Crémazie est, 9e étage,
Montréal, Québec. H2M 1L5.

SUJET: Rapport préliminaire
Identification et évaluation d'impacts
Route 105; nouveau lien est-ouest Route 366
Municipalité de La Pêche (Wakefield)
Circonscription électorale de Gatineau

La Division des Etudes d'Impacts, sous la responsabilité de madame Andrée Lehmann, géomorphologue, a procédé à l'évaluation environnementale du projet en titre. Vous trouverez ci-joint le rapport préparé à cet effet par cette Division dont vous voudrez bien prendre connaissance.

Bien à vous,

Daniel Waltz.

DW/dv/fl
p.j.

C.C. M. Laurent Perron, Chef, Service des Tracés



Montréal, le 13 août 1979

A: Service de l'Environnement
Direction Expertises et Normes

De: Claude Mathieu, biologiste
Claude Langlois, biologiste
Louise Laplante, urbaniste
Service de l'Environnement

Objet: Région 7 Outaouais
District 78 Aylmer
Route 105, nouveau lien est-ouest
route 366
Municipalité La Pêche (Wakefield)
Circ. électorale de Gatineau
Dossier 6.6.0 A 5
Plan: TL 78-12010

L'avant-projet préliminaire concernant le réaménagement du réseau routier dans le secteur de La Pêche a été examiné par les soussignés. Une visite du terrain a été effectuée en juillet 1979.

Vous trouverez, ci-joint, le rapport préliminaire d'identification et d'évaluation d'impacts concernant le projet ci-haut mentionné.

CL/fl

Claude Mathieu, biologiste

p.j.

Claude Langlois, biologiste

Louise Laplante, urbaniste

Recommandé par:

Andrée Lehmann, géomorphologue
Responsable, Etudes d'Impacts

Approuvé par:

Daniel Waltz, écologiste
Chef, Service de l'Environnement

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION GENERALE DU GENIE
DIRECTION DES EXPERTISES ET NORMES

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
DIVISION DES ETUDES D'IMPACTS

RAPPORT PRELIMINAIRE

IDENTIFICATION ET EVALUATION D'IMPACTS

ROUTE 105; NOUVEAU LIEN EST-OUEST ROUTE 366

MUNICIPALITE DE LA PECHE (WAKEFIELD)

CIRCONSCRIPTION ELECTORALE DE GATINEAU

Claude Mathieu
Biologiste

Louise Laplante
Urbaniste

Claude Langlois
Biologiste

1979-08-06

TABLE DES MATIERES

	PAGE
1. Note de transmission	i
2. Rétrospective et justification du projet	1
3. Caractéristiques du projet	2
4. Choix des variantes et choix des tracés	3
3.1 Etude comparative des variantes 3B et 3A	3
3.2 Evaluation des impacts reliés aux tracés proposés dans l'avant-projet préliminaire	5
3.2.1 Route 366 et nouveau pont (variante 3B)	5
3.2.2 Réaménagement de la route 105	6
5. Conclusion	8
 Annexe I - Plan de localisation	
Annexe II - Tableaux synthèse d'identification et d'évaluation d'impacts	
Annexe III - Plan des Tracés	
Annexe IV - Photographies	



RAPPORT PRELIMINAIRE
IDENTIFICATION ET EVALUATION D'IMPACTS
ROUTE 105; NOUVEAU LIEN EST-OUEST ROUTE 366
MUNICIPALITE DE LA PECHE (WAKEFIELD)
CIRCONSCRIPTION ELECTORALE DE GATINEAU

Ce rapport est recommandé pour approbation

Audie Levesque

(SIGNATURE)

(DATE)

Chef, Division des Etudes d'Impacts

Approuvé pour transmission et considération
par les autorités du Ministère des Transports

DW

(SIGNATURE)

(DATE)

Chef, Service de l'Environnement

790831

1. Rétrospective et justification du projet

Dans le cadre d'un réaménagement du réseau routier dans le secteur de La Pêche (Wakefield), le Ministère des Transports du Québec confiait, au début de 1976, à la firme Dupuis, Morin, Routhier et Associés SOTAR Inc., le mandat d'étudier un nouveau lien routier entre la future autoroute 5 et la route 307, incluant la construction d'un pont au dessus de la rivière Gatineau.

La route 366 actuelle, qui traverse la rivière Gatineau au niveau de La Pêche via le pont Gendron, permet de communiquer entre la route 307, sur la rive est de la Gatineau, et la route 105 sur la rive ouest. Cette communication est cependant actuellement très limitée, principalement à cause des contraintes du pont Gendron; celui-ci est un pont couvert construit en 1911, dont la hauteur libre est de 11 pi., la capacité portante de 6 tonnes et la largeur de la voie carrossable de 14' 8", ce qui empêche toute utilisation par des véhicules lourds. Les approches sinu-euses du pont sur les 2 rives, de même que le passage de la route au coeur de la municipalité de La Pêche, réduisent également l'efficacité de cette communication. Les ponts les plus rapprochés de ce secteur sont les ponts de Farrelton, à 7 milles au nord de La Pêche, et d'Alonzo-Wright, à 15 milles au sud.

Une enquête origine-destination, effectuée en 1975 par le M.T.Q., a déterminé que les débits moyens de circulation au pont Gendron étaient de

780 JMA
1120 JME

La route 105, qui relie Hull et Grand-Rémous sur la rive ouest de la rivière Gatineau, constitue à l'heure actuelle l'axe routier principal de la vallée de la Gatineau. Cette route constitue un moyen de communication privilégié à la fois pour les résidents des nombreuses localités situées le long de la Gatineau et pour les villégiateurs ou les touristes de la région. Les débits moyens enregistrés en 1973 et 1976 montrent une réduction assez rapide de la circulation au fur et à mesure qu'on se dirige vers le nord; ils sont de 10000 JMA immédiatement au nord de Hull,

14000 JME

5000 JMA entre Chelsea et La Pêche et de 2700 JMA entre La Pêche et
7000 JME 3800 JME

Farrelton. Il convient de souligner également que les débits enregistrés à Low entre 1972 et 1975 n'ont pas permis de discerner une tendance de croissance annuelle. Il demeure toutefois que le passage de la route 105 dans les villages de Rockhurst et de La Pêche constitue un problème de circulation majeur; la géométrie irrégulière de la route dans ce secteur, de même que le flot intense de voitures et de camions lourds canalisés sur cette seule voie de traverse des municipalités concernées créent des conflits majeurs tant au niveau de la circulation qu'à celui de la qualité de vie des résidents.

Il ressort donc de ce qui précède que le réaménagement routier de la région à l'étude doit viser deux objectifs prioritaires:

- 1 - La construction d'un nouveau pont au dessus de la rivière Gatineau, dans le secteur de La Pêche.
- 2 - La construction d'une voie de contournement de La Pêche, sur la route 105.

Afin que ces deux objectifs s'intègrent adéquatement dans l'ensemble du réseau routier régional, il s'est avéré indispensable de les étudier en regard de diverses hypothèses soulevées: prolongement de l'autoroute 5, jumelage de la route 105, localisation du nouveau pont en aval ou en amont du pont Gendron, localisation de la voie de contournement de La Pêche sur la route 105, etc.

Le rapport (final) de SOTAR Inc., publié en décembre 1976, fait état de plusieurs variantes étudiées quant à l'emplacement du futur pont. En dernière analyse, l'étude recommande la variante 3A comme premier choix (voir le plan de localisation en annexe I).

Après étude du rapport, et une visite des lieux effectuée en octobre 1977, M. Robert Letarte, géographe au Service de l'Environnement du M.T.Q., note dans son compte rendu (lettre du 4 novembre 1977) que rien ne permet de privilégier une quelconque variante des corridors 2 ou 3, et que des études de faisabilité technique sont nécessaires avant d'effectuer un choix.

Sur la foi de l'étude et des recommandations de SOTAR Inc., plusieurs corporations publiques ont signifié au Ministère des Transports leur accord avec le choix de la variante 3A pour la localisation du futur pont. Les municipalités de La Pêche et de Gatineau, de même que la Communauté régionale de l'Outaouais, ont en effet endossé le choix de SOTAR Inc. (Résolutions en Conseil au dossier).

2. Caractéristiques du projet

Lors d'une réunion tenue le 28-06-79 dans les locaux du M.T.Q., l'avant-projet de localisation du nouveau pont Gendron a été discuté par des représentants régionaux et des représentants du Service des Tracés, du Service de Développement, du Service des Sols et Chaussées et du Service de l'Environnement.

Le Service de l'Environnement a été invité à donner ses commentaires, plus précisément, sur l'avant-projet préliminaire du Service des Tracés dont les caractéristiques principales sont les suivantes:

- localisation du nouveau pont Gendron dans l'axe de la variante 3B;
- construction d'une route à 2 voies (emprise nominale de 35 m) sur la rive est de la Gatineau, entre le nouveau pont et la route 366 actuelle;

- construction d'une route à deux voies (emprise nominale de 35 m) sur la rive ouest de la Gatineau, entre le nouveau pont et la future route 105;
- réaménagement de la route 105 sous la forme d'un boulevard divisé à 4 voies et à accès limité, avec bande centrale, entre Burnett et La Pêche (emprise nominale de 90 m);
- construction d'une route à 2 voies, avec emprise nominale de 35 m, pour contourner le village de La Pêche, avec raccordement à la route 105 actuelle au nord de La Pêche;
- construction d'ouvrages:
 - 1 pont sur la rivière Gatineau
 - 1 pont sur la rivière La Pêche
 - 1 viaduc au dessus de la route 105 actuelle, sur la route 366
 - 1 échangeur sur la future route 105, à l'intersection avec la route 366 actuelle.

3. Choix des variantes et choix des tracés

La présente étude préliminaire visé essentiellement à identifier et évaluer les impacts prévisibles sur l'environnement du programme de réaménagement du réseau routier dans le secteur de La Pêche.

Afin d'atteindre le but visé, deux objectifs ont été fixés:

- 1 - étude comparative des variantes 3A et 3B pour la localisation du nouveau pont;
- 2 - identification et évaluation des impacts reliés à l'avant-projet préliminaire dont les caractéristiques ont été mentionnées précédemment.

Afin de réaliser ces objectifs, une visite sur le terrain a été effectuée en juillet 1979 par Louise Laplante, urbaniste, Claude Mathieu, biologiste, et Claude Langlois, biologiste, tous trois du Service de l'Environnement du M.T.Q.

3.1 Etude comparative des variantes 3A et 3B:

Le tracé proposé pour la variante 3B, de même que l'emplacement du nouveau pont dans l'axe de cette variante, sont présentés sur le plan de localisation en annexe I. Cette variante implique un raccordement, à l'est, avec la route 366 actuelle et à l'ouest avec le Chemin Lant-ton. Grosso modo, de l'est vers l'ouest, la route proposée traverse des terrains en friche, en longeant le flanc ouest d'une colline boisée, jusqu'à la rivière Gatineau (1,70 km); le pont serait localisé à environ

0,5 km en amont du pont Gendron. Sur la rive ouest de la Gatineau, la route traverse d'abord une zone de cultures fouragères à l'est de la route 105 actuelle (0,15 km) puis des terrains en friche sur environ 0,3 km avant de s'engager dans une autre zone de cultures fouragères (0,5 km) jusqu'à la future route 105; la route traverse enfin un jeune boisé de feuillus avant de se raccorder au Chemin Lancton (0,35 km).

Le tracé de la variante 3A (voir plan de localisation en annexe I) passe légèrement au nord de celui de la variante 3B, et il prévoit également le raccordement à l'est avec la route 366 actuelle et à l'ouest avec la future route 105. Grosso modo, de l'est vers l'ouest, il traverse successivement des cultures fouragères (0,3 km), des terrains en friche (0,3 km), une forêt mixte à prédominance de feuillus (2 km), et une zone domiciliaire en développement avant d'atteindre la rive est de la rivière Gatineau. Le pont serait localisé à environ 1,25 km en amont du pont Gendron. Sur la rive ouest de la Gatineau, le tracé proposé traverse une forêt de feuillus mélangés, sur terrain très accidenté (0,25 km), avant de se raccorder à la future route 105. Quant à la rampe d'accès prévue pour la municipalité de La Pêche, elle traverse successivement une forêt de feuillus mélangés en terrain accidenté et des cultures fouragères avant de rejoindre la rampe d'accès de la variante 3B.

Les avantages et les inconvénients des deux variantes, du point de vue de leurs impacts sur l'environnement, ont été étudiés et, considérant que:

- les travaux de construction requis pour la variante 3A (déboisement sur près de 2 km, remblayage et déblayage) créeraient un impact fort sur la qualité du paysage forestier traversé. La Direction générale des Terres classifie ce territoire comme ayant de faibles limitations pour la croissance de forêts commerciales (classe 2);
- le pont à l'emplacement de la variante 3A devrait enjamber à la fois la rivière, la voie ferrée et l'actuelle route 105, ce qui nécessiterait une structure élevée qui affecterait probablement la qualité du paysage environnant;
- la variante 3A traverse une zone domiciliaire en développement dont la qualité de vie serait altérée de façon significative par le passage d'une route provinciale;
- la variante 3B traverse en majeure partie des terrains en friche (friche: 2,35 km, culture: 0,50 km, boisés: 0,70 km) qui sont en majeure partie des sols inutilisables pour les cultures de labour ou pour les plantes fouragères vivaces (classe 7, Inventaire canadien des Terres);
- le pont à l'emplacement de la variante 3B nécessiterait une structure moins élevée que celle requise pour la variante 3A, ce qui diminuerait probablement l'impact sur la qualité du paysage environnant;

- le secteur traversé par la variante 3B n'est pas encore urbanisé;
- il existe, sur le territoire de la municipalité de La Pêche de nombreux espaces interstitiels et autres, à combler au sud de la variante 3B, avant qu'il ne soit opportun d'étendre le développement urbain vers le nord;
- la route projetée joue entre autres un rôle de collectrice, et qu'à cet effet la variante 3B offre plus d'avantages puisqu'elle assurera une liaison plus efficace entre les développements situés du côté est de la rivière Gatineau et le coeur du village de La Pêche;
- même advenant qu'il y ait développement des zones situées au nord de la variante 3B, la nouvelle route, compte tenu de ses caractéristiques, ne devrait pas avoir un effet de division très important surtout s'il s'agit de développements de faible densité.

nous croyons que la variante 3B devrait être retenue pour la construction d'un nouveau lien routier entre la route 366, à l'est de la rivière Gatineau, et la future route 105 à l'ouest.

3.2 Evaluation des impacts reliés aux tracés proposés dans l'avant-projet préliminaire:

3.2.1 Route 366 et nouveau pont (variante 3B)

Le tracé de la variante 3B a été décrit au chapitre précédent. Le tableau synthèse d'identification et d'évaluation d'impact, présenté en annexe II, décrit les impacts prévisibles le long du tracé proposé et les mesures de mitigation recommandées pour atténuer ou éliminer ces impacts. Ceux-ci sont localisés sur le plan des Tracés, en annexe III.

En résumé, considérant que:

- le passage de la route dans un boisé de feuillus (tronçon 02) créera un impact fort, dû au déboisement qui entraînera la déstabilisation des berges du ruisseau qui coule dans ce boisé;
- le tracé prévu coupera, à peu près en leur centre, 2 grands champs de culture fouragère (tronçon 05), ce qui réduira considérablement leur superficie cultivable; ces deux champs sont situés sur un territoire de classe 2 (Inventaire canadien des Terres) dont les sols comportent des limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures ou imposent des mesures modérées de conservation;
- le tracé prévu risque de créer un impact esthétique permanent dans un secteur de résidences rurales et de chalets (tronçons 04 et 06);

- la construction du pont au dessus de la rivière Gatineau constituera un impact fort autant du point de vue bio-physique (déboisement des berges et déstabilisation des talus à forte pente) qu'esthétique pour les utilisateurs de la rivière et les riverains (tronçon 03);

nous recommandons que:

- soit envisagée la possibilité de dévier le tracé et de déplacer le pont légèrement vers le nord (section rive gauche) de façon à conserver intacts le boisé et le ruisseau (tronçon 02);
- soit envisagée la possibilité de dévier le tracé vers le sud (section rive droite) de façon à ce qu'il rejoigne le Chemin Lancton dans son axe SE-NW avant le croisement avec la future route 105 (tronçon 05); cette mesure permettrait d'éviter de morceler un champ de culture, de même qu'elle assure l'élimination d'une courbe dans le tracé prévu et l'alignement de la route sur le pont dévié si la recommandation précédente est réalisable;
- soit prévu le réaménagement des rives aux abords du pont par un reboisement d'espèces indigènes de façon à minimiser l'impact esthétique pour les utilisateurs de la rivière (tronçon 03);
- soient prévues des plantations d'espèces indigènes en bordure de la route, et un aménagement paysager des remblais du viaduc dans les tronçons 04 et 06, de façon à minimiser l'impact esthétique dans ce secteur de résidences rurales et de chalets.

3.2.2 Réaménagement de la route 105:

Le tracé proposé pour le réaménagement de la route 105, incluant la nouvelle section prévue pour le contournement du village La Pêche, est présenté sur le plan de localisation en annexe I.

Grosso modo, du sud au nord, le tracé proposé prévoit un jumelage de la route 105 actuelle entre Burnett et La Pêche; à environ 0,4 km au nord de la rivière La Pêche, la route proposée traverse une très belle forêt mixte, en suivant en partie le corridor déboisé d'une ligne téléphonique; le tracé traverse ensuite successivement des terrains en friche et en culture fouragère jusqu'au croisement avec le Chemin Lancton; au nord du Chemin Lancton, la route projetée traverse une jeune forêt mixte à prédominance de feuillus avant de rejoindre la route 105 actuelle en passant au travers de terrains en friches et de pâturages.

Le tableau synthèse d'identification et d'évaluation d'impact, en annexe II, présente les impacts prévus par le tracé proposé et les mesures de mitigation recommandées pour atténuer ou éliminer ces impacts. Ceux-ci sont localisés sur le plan des Tracés, en annexe III.

En résumé, considérant que:

- la construction d'un pont au dessus de la rivière La Pêche, à côté du pont actuel (tronçon 08), créera un impact fort du point de vue bio-physique (déboisement des rives et déstabilisation des berges) et un impact moyen du point de vue esthétique pour les utilisateurs de la rivière.
- le tracé prévu créera un impact fort par le déboisement requis dans une très belle forêt mixte, sur terrain accidenté, où dominant Erables, Peupliers, Bouleaux, Pins Blancs et Epinettes Blanches (tronçon 09);
- le tracé proposé créera un impact fort par le morcellement des terres agricoles et par le passage à proximité de chalets et de résidences rurales (tronçon 10);

nous recommandons que:

- soient prévus un déboisement minimum et un reboisement par des espèces indigènes aux abords du pont à construire sur la rivière La Pêche (tronçon 08), de façon à redonner à la rivière son caractère naturel;
- soit envisagée la possibilité de réduire la largeur du terre-plein central de façon à minimiser l'empiètement sur les terres en friche et en culture fouragère, et ce sur l'ensemble de la section de route divisée; les sols traversés de catégorie 2(40%) 5(30%) 7(30%) selon l'Inventaire Canadien des Terres;
- le déboisement soit réduit au strict minimum requis et qu'il soit effectué de façon irrégulière de part et d'autre de la route, afin de conserver sa qualité au paysage forestier (tronçon 09); il s'agirait donc d'éviter les coupes parfaitement rectilignes;
- soit étudiée la possibilité de modifier le tracé du tronçon 09 de telle sorte qu'il suive la route actuelle jusqu'au croisement avec la ligne téléphonique, et qu'il suive celle-ci jusqu'à la courbe requise pour rejoindre la future route 366; cette modification assurerait un déboisement moins important, mais elle impliquerait probablement que l'échangeur pour la route 366 soit déplacé vers le nord ou que soit considéré un accès à niveau;
- soit étudiée la possibilité d'aménager une halte routière pour offrir aux usagers de la route un point de vue intéressant sur la rivière Gatineau et le paysage ondulé des environs (tronçon 10);
- soient prévues des servitudes agricoles, si nécessaire, pour les agriculteurs devant traverser la route (tronçon 10).

Nous tenons également à souligner que d'autres recommandations pourront s'avérer nécessaires lorsque nous connaîtrons le détail des plans de construction des routes et des ouvrages à construire.

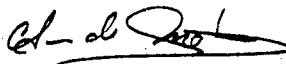
En particulier, certaines restrictions sont à prévoir concernant les périodes de construction, les méthodes de construction, et l'empiètement de la structure des ponts dans le lit des rivières Gatineau et La Pêche.

4. Conclusion:

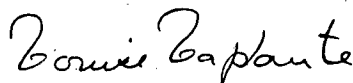
Suite à l'étude préliminaire dont les résultats viennent d'être présentés, il nous apparaît que le choix de la variante 3B demeure le meilleur choix du point de vue environnemental.

Quant aux tracés retenus pour les routes 366 et 105, compte tenu des données dont nous disposons aujourd'hui, nous croyons qu'ils auront un impact minimum sur l'environnement si les recommandations et les mesures de mitigation mentionnées sont considérées.

CL/fl



Claude Mathieu, biologiste



Louise Laplante, urbaniste

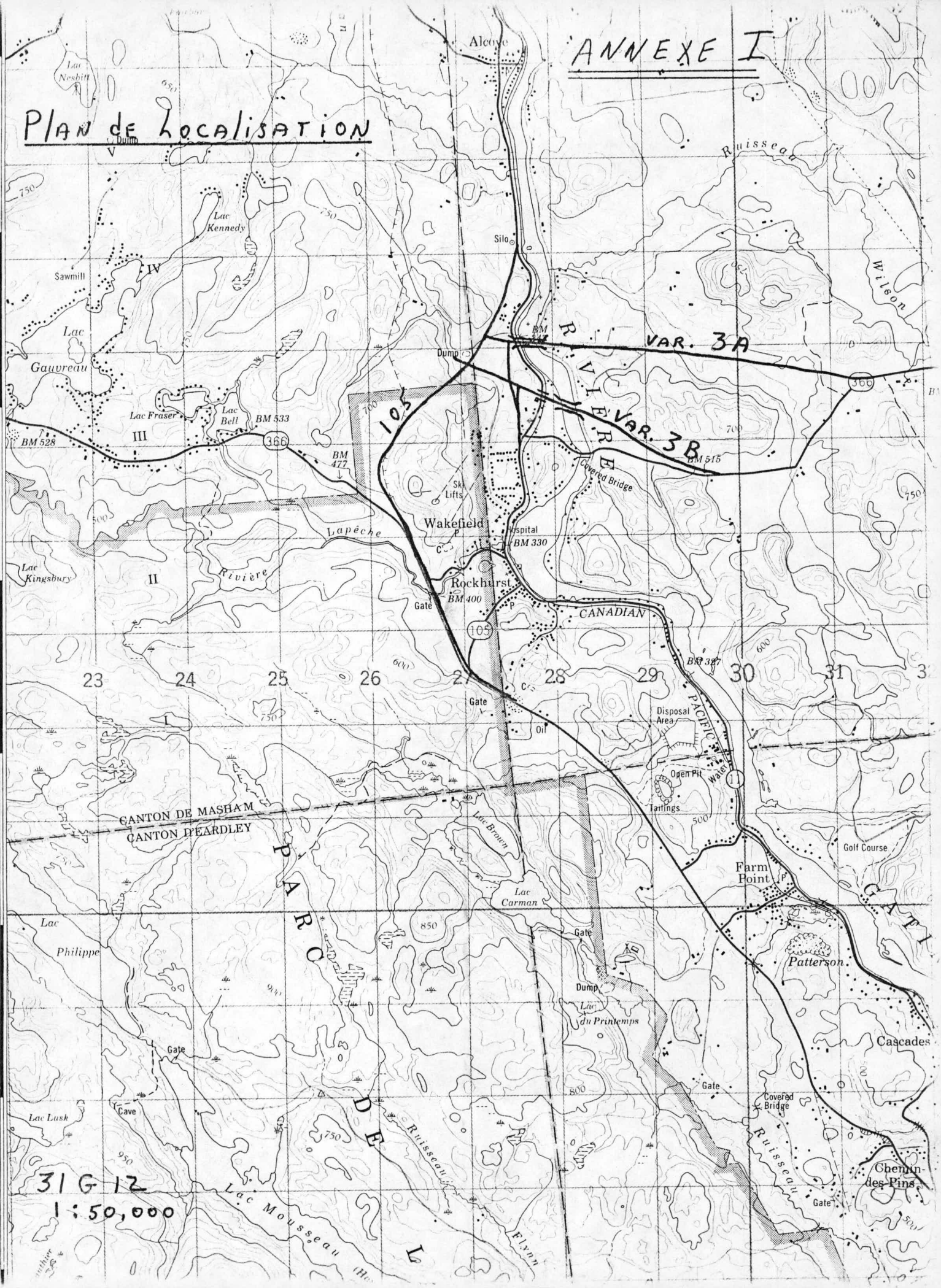


Claude Langlois, biologiste

ANNEXE I

ANNEXE I

PLAN de LOCALISATION



ANNEXE II

ANNEXE II

Localisation (chaînage)	Description de l'impact () Code de l'impact *	Zone d'influence	Intensité de l'impact	Sources d'in- formations et consultations	Mesures de mitigation	Remarque	Revisio S.P.E.
Tronçon 01 1,35 km	(A) <u>Empiètement</u> de la route sur des terrains en friche	Emprise	Faible (négatif)		Aucune N.B. Nous suggérons la scarifica- tion du tronçon de la route 366 actuelle qui restera inutilisé.		
Tronçon 02 0,35 km	(B) <u>Déboisement</u> dans un boisé de feuillus et <u>déstabilisation</u> des berges d'un ruisseau qui coule dans ce boisé. Ce ruisseau sert à l'é- coulement du réseau hydrographique no 13 décrit dans le Schéma de l'or- ganisation de l'espace de La Pêche	Emprise; Section aval du ruisseau sur 0,35 km	Fort (négatif)	Municipalité de La Pêche: sec- teur Wakefield Schéma d'organi- sation de l'es- pace (juin 1978)	Envisager la possibilité de dévier le tracé et de déplacer le pont légèrement vers le Nord de façon à éviter le boisé et le ruisseau.		
Tronçon 03- (pont)	(C) Impact bio-physique (phase de construction) dû aux travaux en rivière requis pour l'érection du pont (D) Impact permanent, du point de vue bio-physique (déboisement des berges et risque de déstabilisation des talus à forte pente) et du point de vue esthétique.	Rivière Gati- neau et ses rives	Fort (négatif)	M.T.C.P. (répon- se en sept. 79)	Réaménager les rives aux abords du pont par un reboisement d'espèces indigènes; Prévoir des restrictions touchant les périodes de construction, les piliers dans l'eau, les méthodes de construction	Vérifier les plans de cons- truction du pont (à venir)	

SIGNATURES: Analyste de l'évaluation, M.T.Q. *Cell* *Jm* *28.*Reviser de l'évaluation, S.E.T. : *AK*

Reviser de l'évaluation, S.P.E. : _____

* Les impacts sont localisés sur le plan
des Tracés en annexe III

Localisation (chaînage)	Description de l'impact	Zone d'influence	Intensité de l'impact	Sources d'in- formations et consultations	Mesures de mitigation	Remarque	Revisio S.P.E.
<u>Tronçon 07</u> 1,8 km	(H) Empiètement de la route sur des cultures fouragères et des terrains en friche. (I) Isolement des riverains actuels (4 résidences) à cause du caractère "accès contrôlé" de la route prévue	Emprise	Moyen (négatif)		Réduire la largeur du terre-plein central en déplaçant la voie Est vers l'ouest. Envisager une solution pour assurer aux riverains un accès à la future route ou une relocalisation adéquate		
<u>Tronçon 08</u> 0,25 km pont	(J) Impact bio-physique temporaire durant la période de construction du pont (K) Impact permanent du point de vue bio-physique (déboisement des berges et risque de déstabilisation des talus à forte pente) et du point de vue esthétique.	Rivière La Pêche et ses rives	Fort (négatif)	M.T.C.P. (répon- se en sept. 79)	Réaménager les rives aux abords du pont par un reboisement d'espèces indigènes. Prévoir des restrictions touchant les périodes de construction, les piliers dans l'eau, les méthodes de construction.	V érifier les plans de cons- truction du pont (à venir)	
<u>Tronçon 09</u> 3,4 km	(L) Impact bio-physique et esthétique permanent dû au <u>déboisement</u> dans une forêt mixte sur terrain accidenté où dominant Erables, Peupliers, Bouleaux, Pins Blancs et Epinettes Blanches.	Emprise	Fort (négatif)		Réduire le déboisement au strict minimum requis et l'effectuer de façon irrégulière de part et d'autre de la route. Etudier la possibilité de modifier légèrement le tracé de telle sorte qu'il suive la route actuelle jusqu'au croisement avec la ligne télé-phonique et qu'il suive celle-ci jusqu'à la courbe requise pour re-joindre la future route 366.	Vérifier la faisabilité technique de cette modifica- tion. (profils, locali- sation de l'échangeur de la route 366)	

SIGNATURES:

Analyste de l'évaluation, M.T.Q. :

Reviseur de l'évaluation, S.E.T. :

Reviseur de l'évaluation, S.P.E. :

Localisation (chaînage)	Description de l'impact	Zone d'influence	Intensité de l'impact	Sources d'in- formations et consultations	Mesures de mitigation	Remarque	Revisi S.P.E
Tronçon 10 1,1 km	(M) Impact possible dû au morcelle- ment des terres agricoles (pâtura- ges)	Indéterminée (fonction de la propriété des terres traversées)	Moyen (négatif)	Registre munici- pal (à venir)	Vérifier la nécessité pour les agriculteurs affectés de traverser la route et prévoir des servitudes agricoles, si nécessaire. N.B. Nous suggérons la scarifica- tion du tronçon de la route 105 actuelle qui restera inutilisé.	Vérifier la propriété des terres traver- sées.	

SIGNATURES: Analyste de l'évaluation, M.T.Q. : *ELL* *in* *4/2*

Reviser de l'évaluation, S.E.T. : *AX*

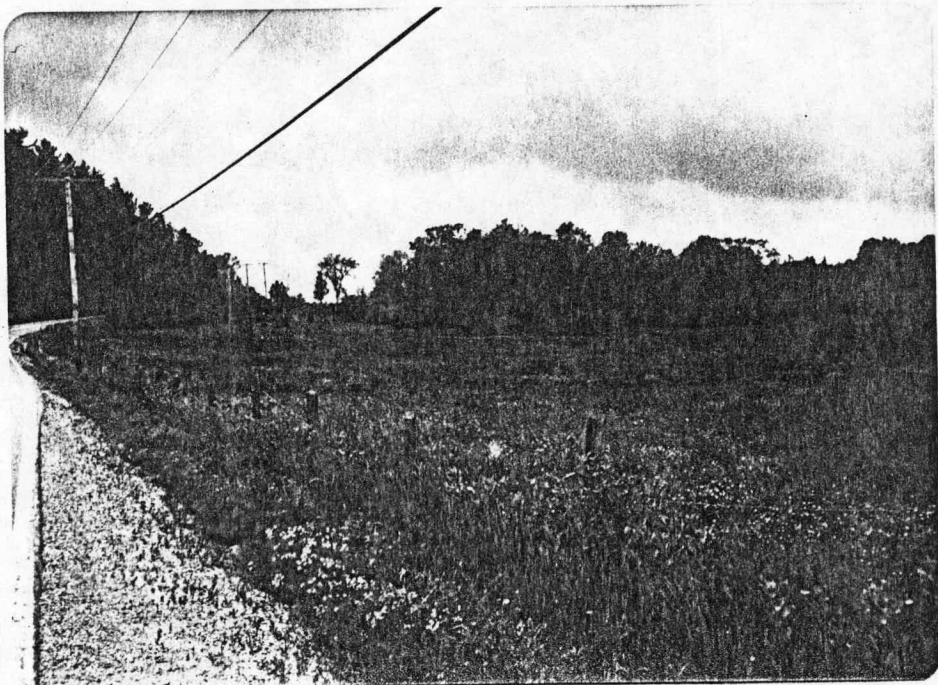
Reviser de l'évaluation, S.P.E. :

ANNEXE IV

Dossier no:

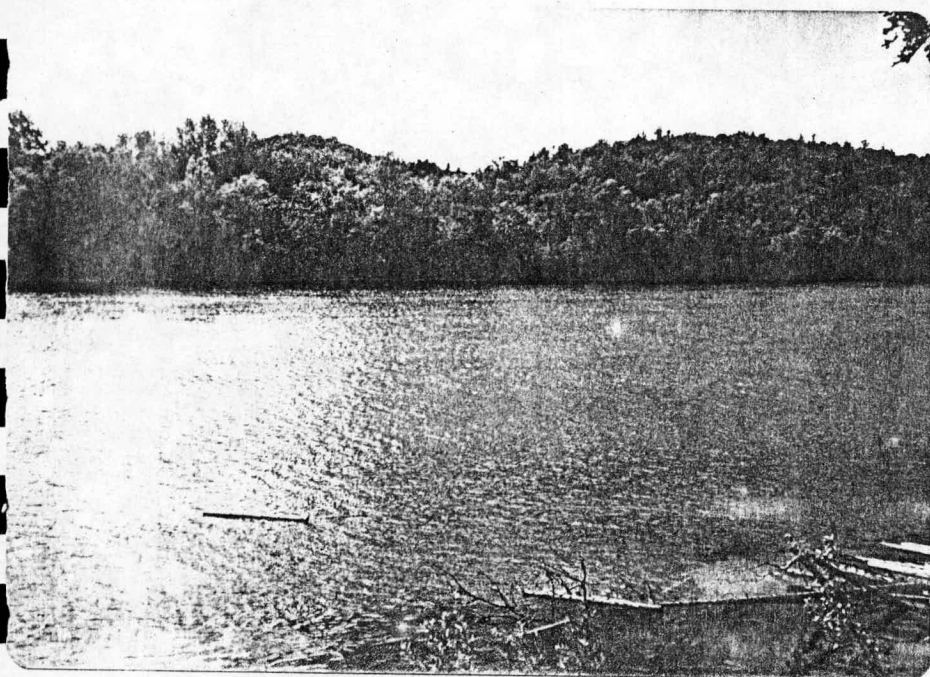
1

Intersection Route 366 -
Variante 3B; vers l'ouest;
tronçon 01



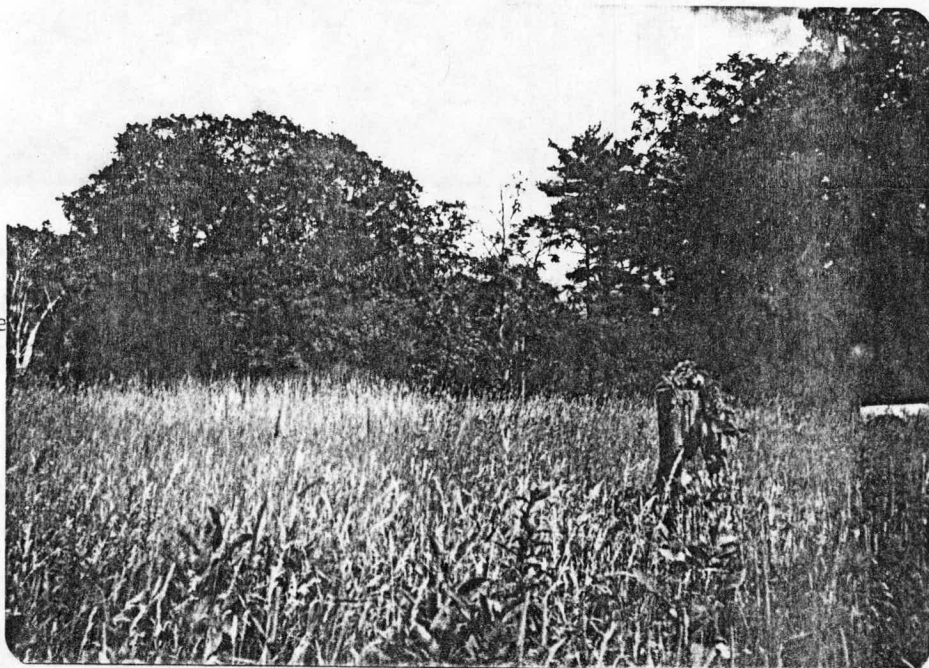
2

Emplacement du Pont;
variante 3B; vers l'ouest;
tronçon 03



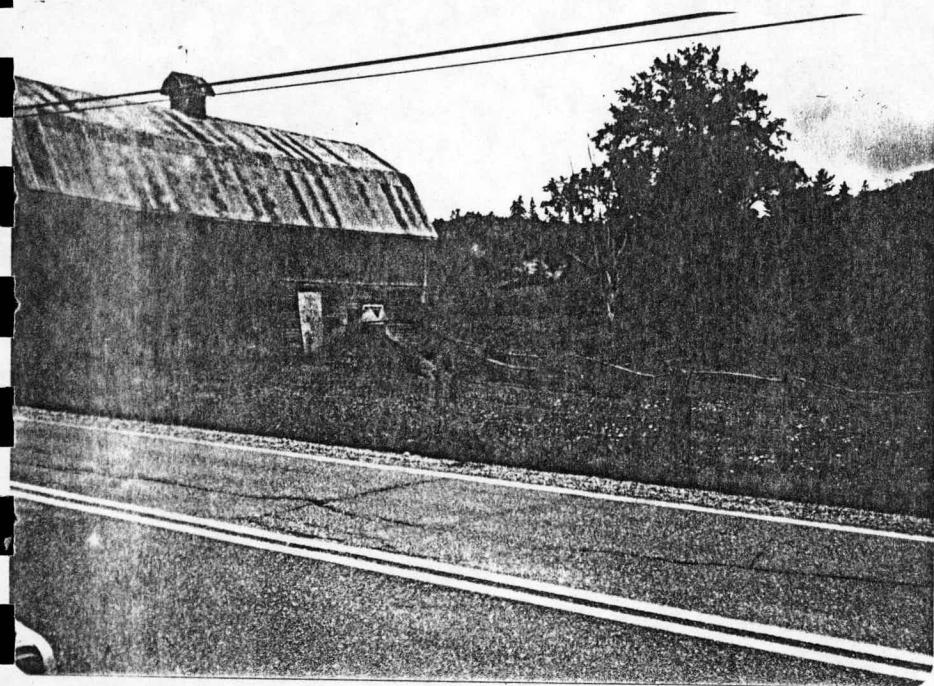
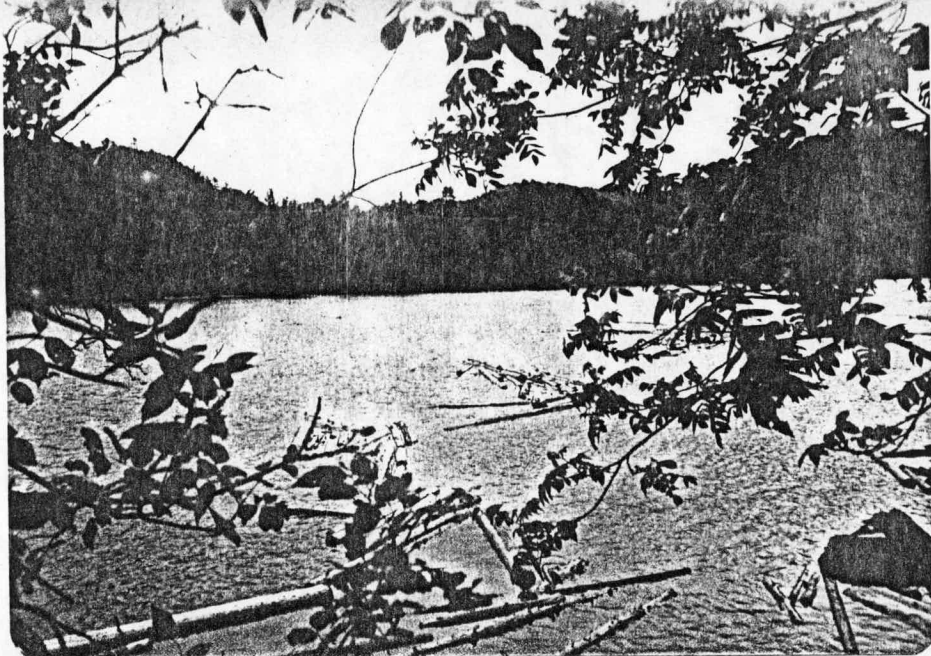
3

Boisé à conserver près de
l'emplacement du Pont; variante
3B; rive gauche; tronçon 02



4

Remplacement du Pont,
variante 3B; vers l'est;
tronçon 03

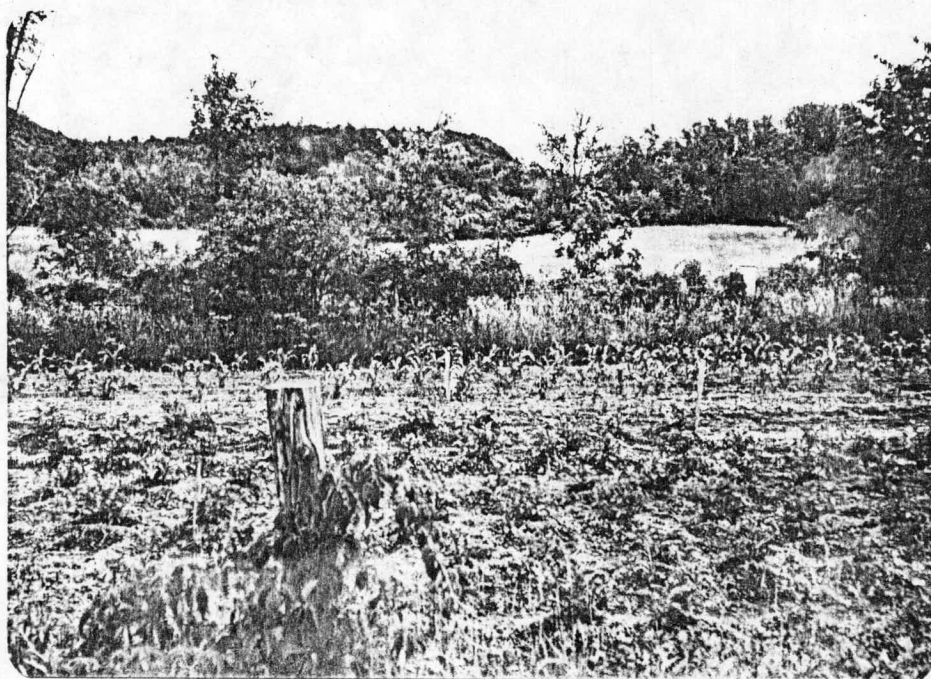


5

Intersection Variante 3B -
route 105 actuelle; grange à
exproprier; vers l'ouest;
tronçon 04

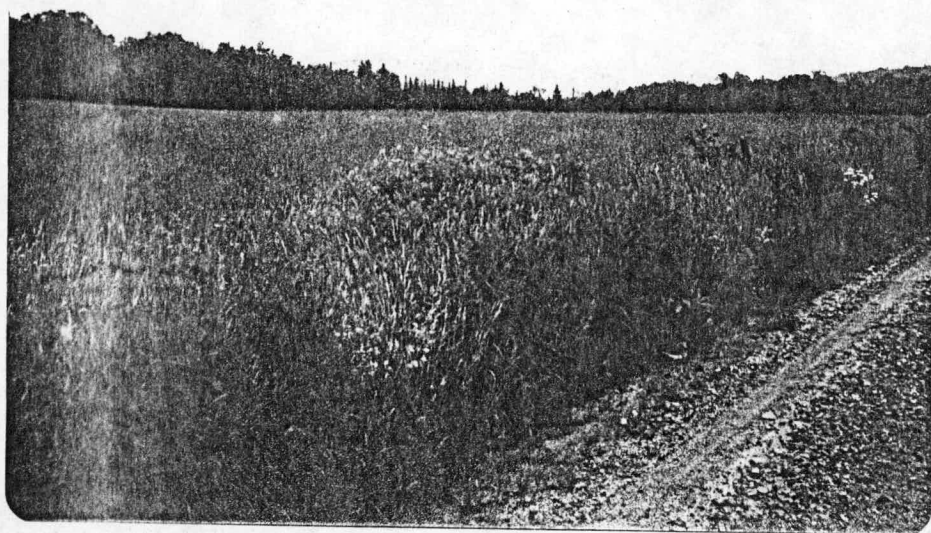
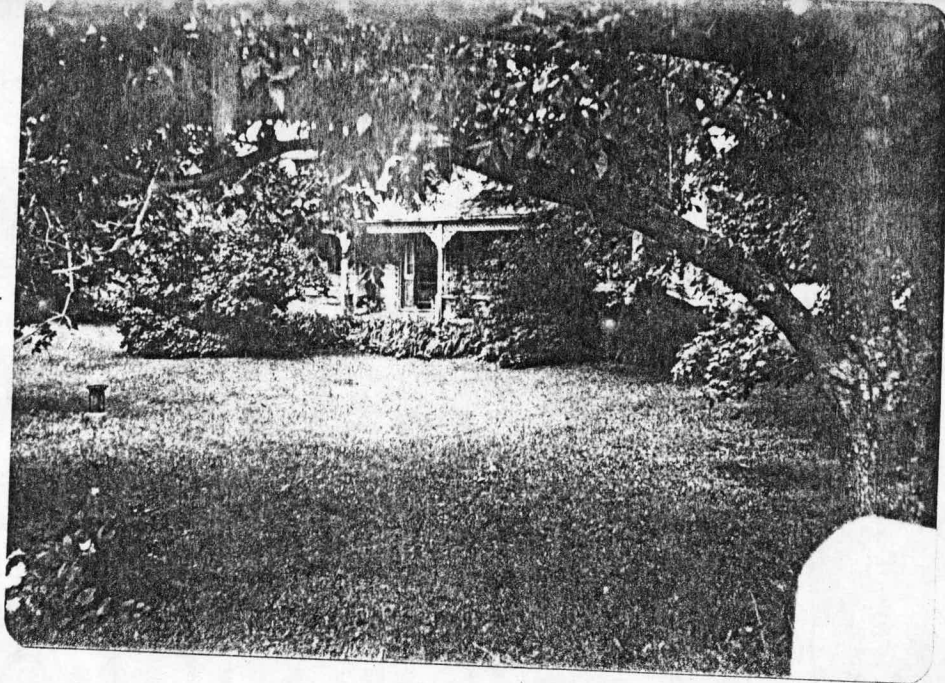
6

Intersection Variante 3B -
route 105 actuelle; cultures;
vers l'est; tronçon 04



7

Intersection Variante 3B -
route 105 actuelle; maison
en bordure du tracé; vers
l'ouest; tronçon 04.

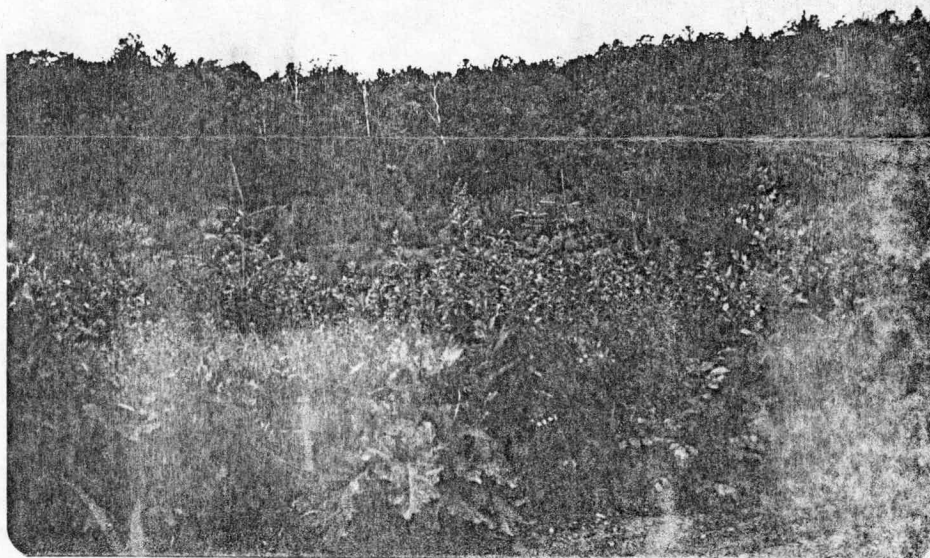


8

Intersection Variante 3B -
future 105; vers le nord;
tronçon 05

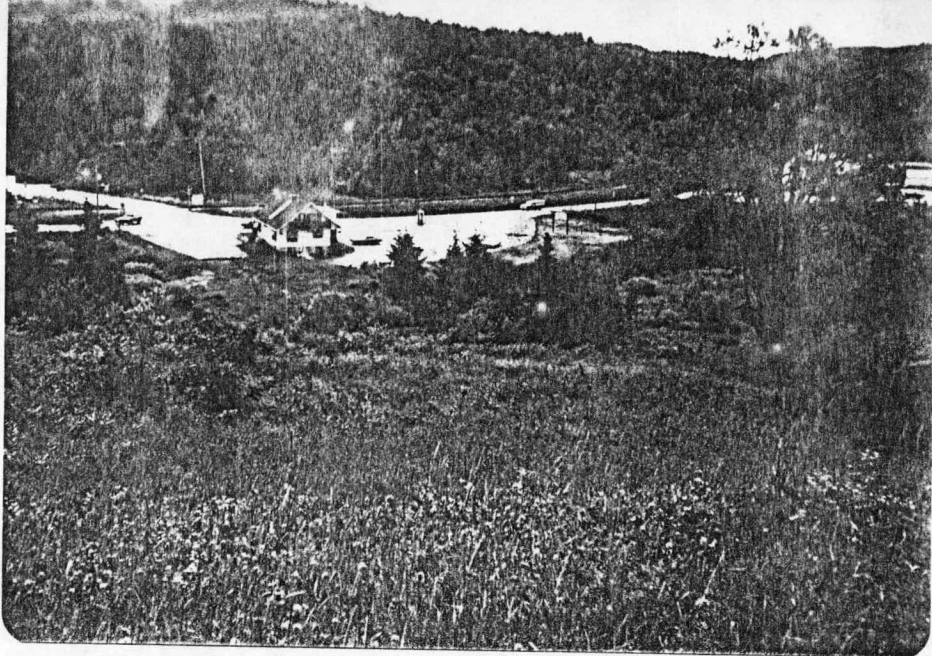
9

Intersection Variante 3B -
future 105; vers le sud;
tronçon 05.



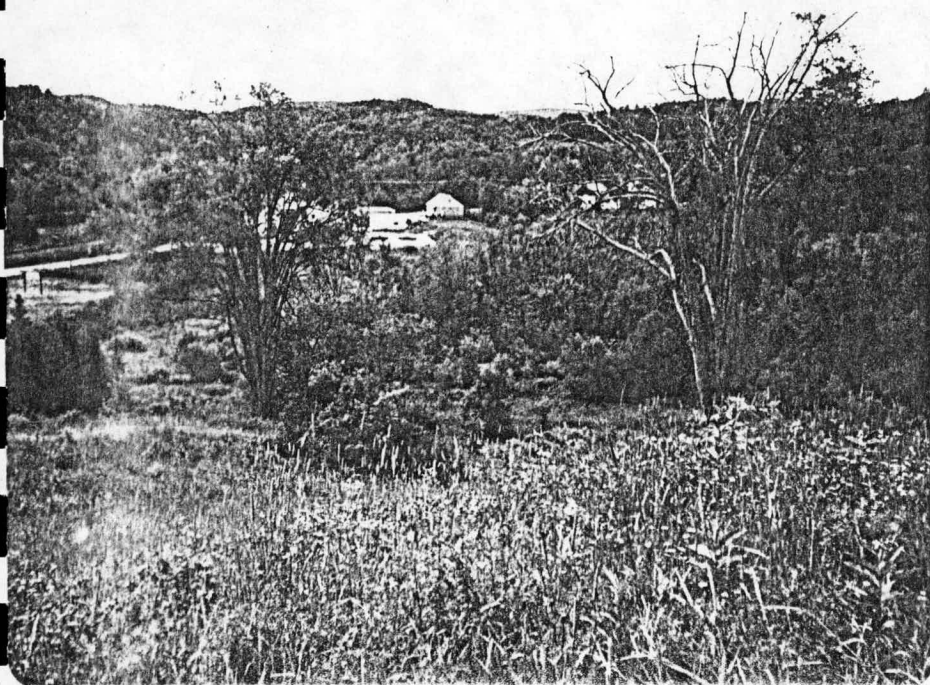
10

Rampe d'accès pour variante 3B;
restaurant en bordure du tracé;
tronçon 06



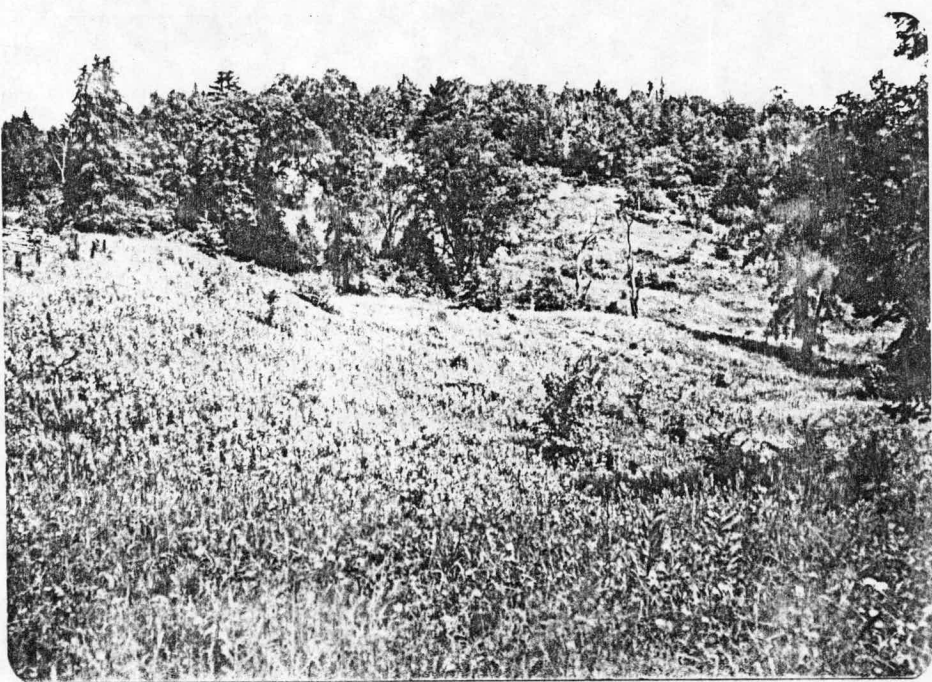
11

Rampe d'accès pour variante 3B,
vers le sud; tronçon 06



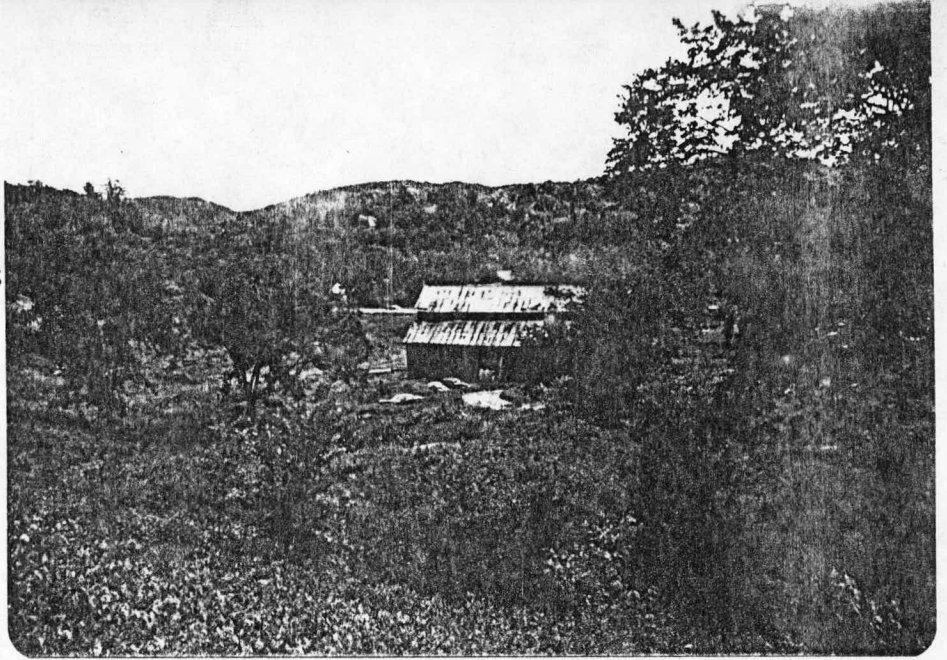
12

Rampe d'accès pour variante 3B;
vers le nord; tronçon 06



13

Rampe d'accès pour variante 3B;
grange en bordure du tracé;
tronçon 06

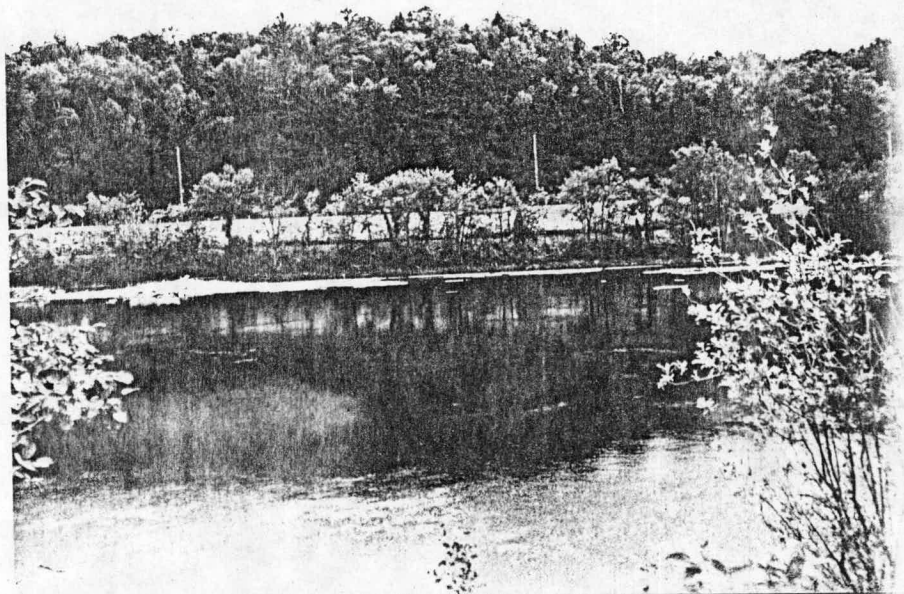


14

Maison à exproprier;
variante 3A; rive gauche;

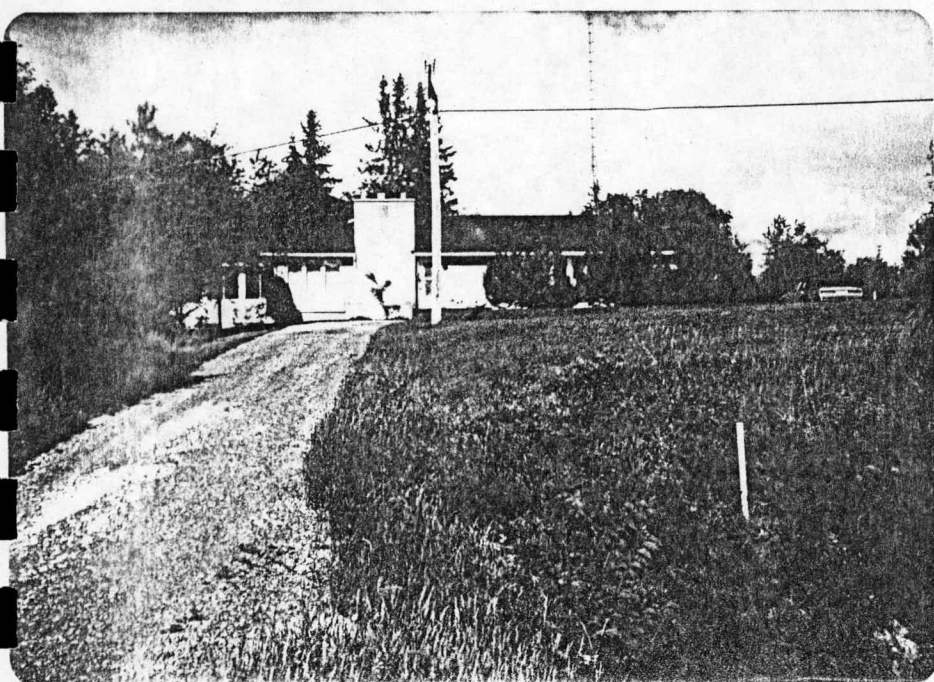
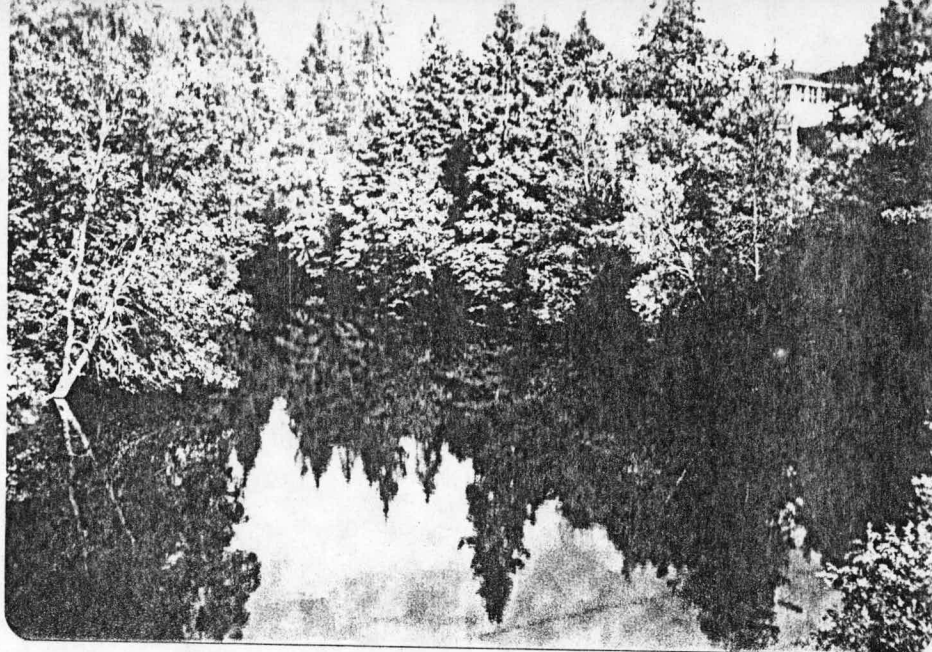
15

Emplacement du pont; variante 3A;
vers l'ouest;



16

Route 105; rivière La Pêche;
emplacement du futur pont;
vers l'est; tronçon 08

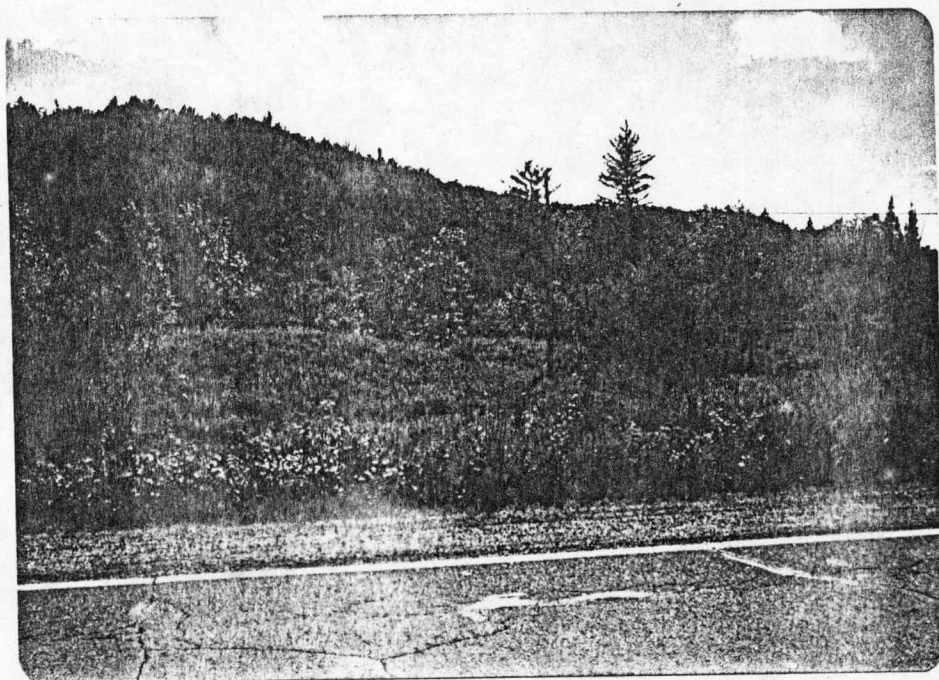


17

Route 105; maison à exproprier;
rive droite de la
rivière La Pêche; tronçon
08

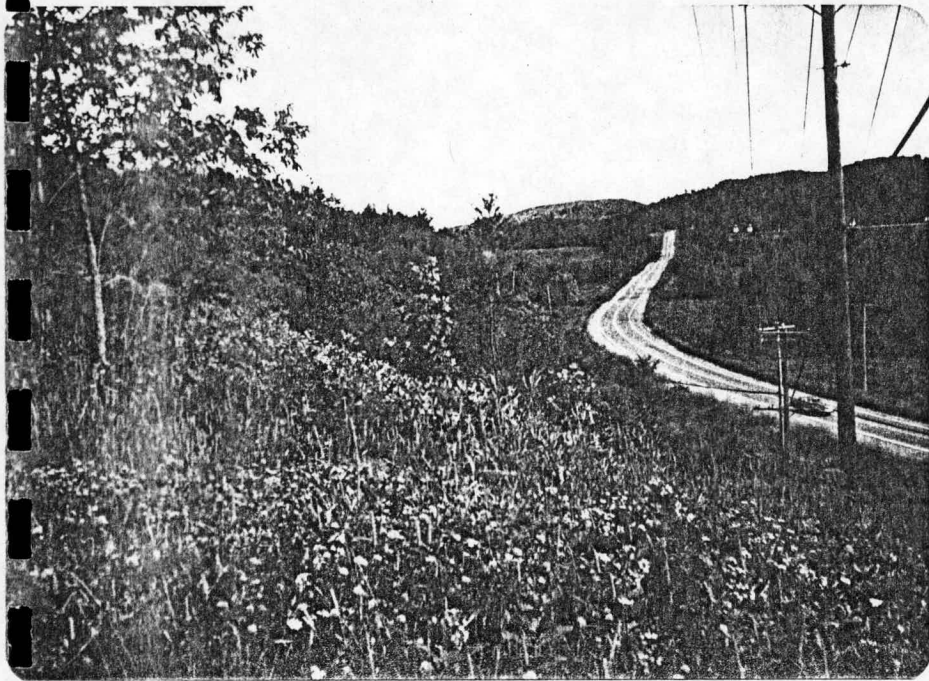
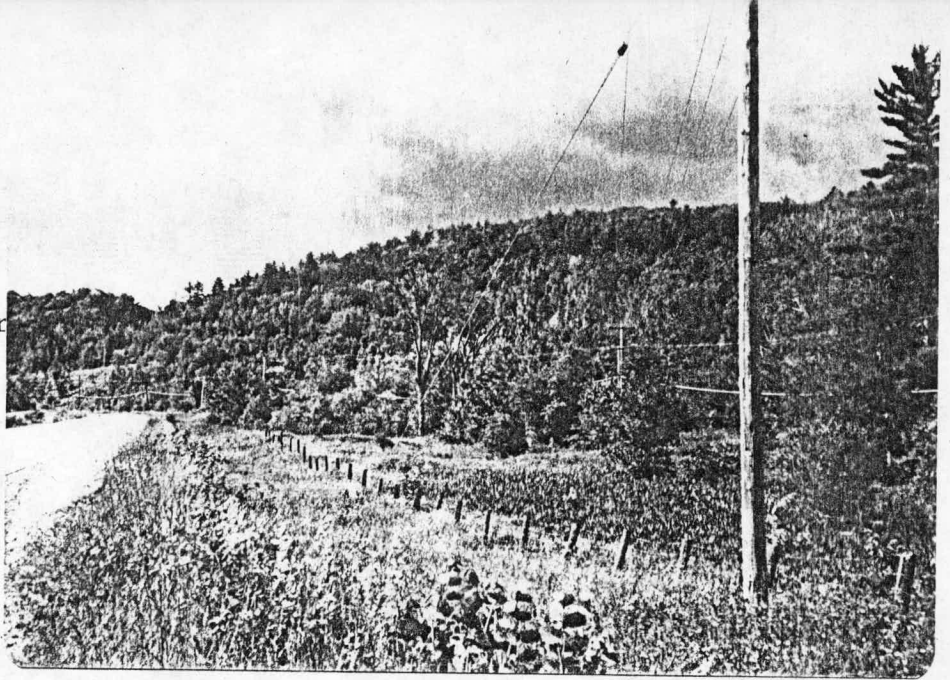
18

Route 105; emplacement de
l'échangeur pour route 366;
vers l'ouest; tronçon 09



19

Route 105; emplacement où la
future route quitte le corridor
de la route actuelle; vers le
nord; tronçon 09

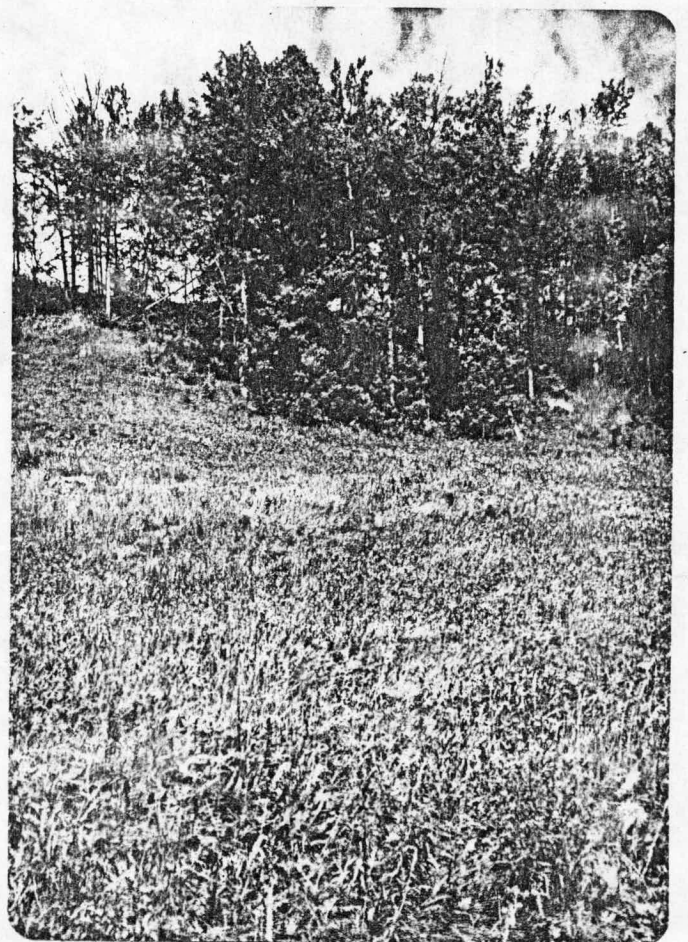


20

Route 105; à partir du corridor
de la ligne téléphonique; vers
le sud; tronçon 09

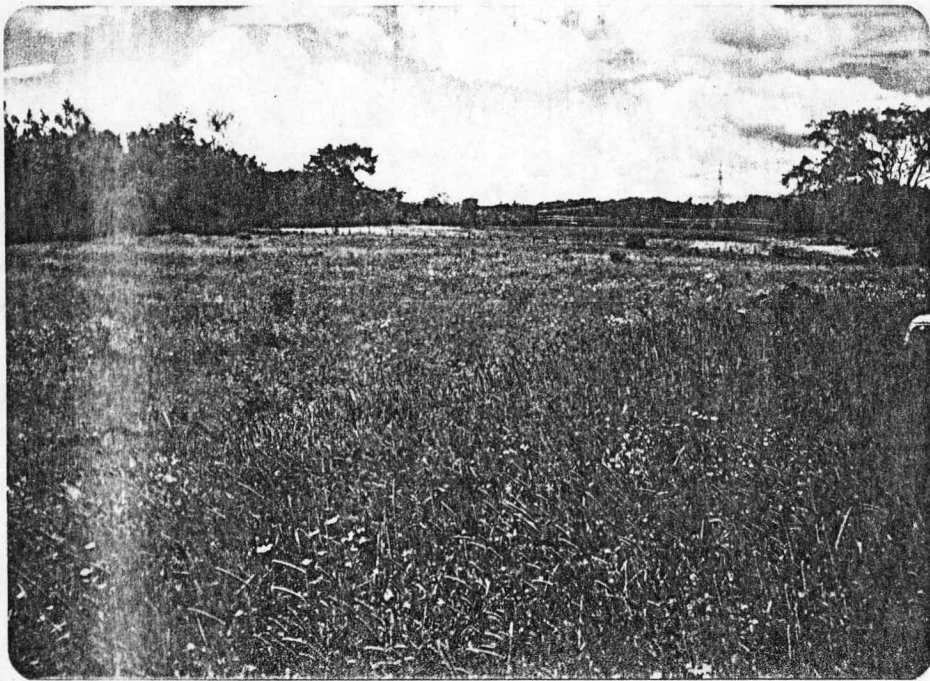
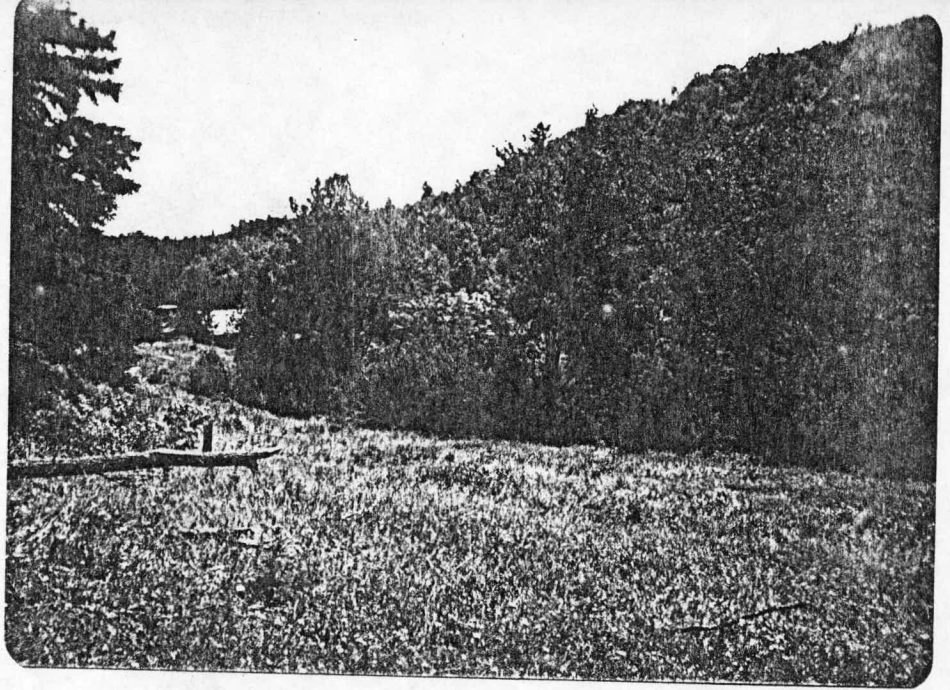
21

Route 105; vers le nord;
tronçon 10



22

Route 105; vers le sud;
tronçon 10

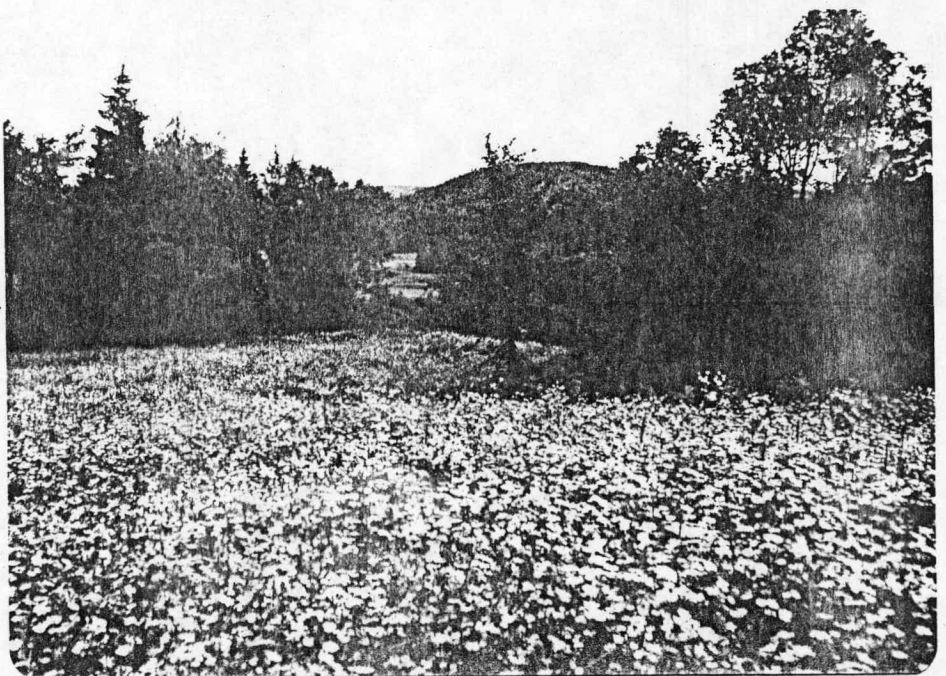


23

Intersection route 105 actuelle
future 105; vers le nord;
tronçon 10

24

Intersection future 105 -
route 105 actuelle;
vers l'est; tronçon
10



25

Route 105; vue à partir
du site proposé pour une
halte routière; tronçon
10

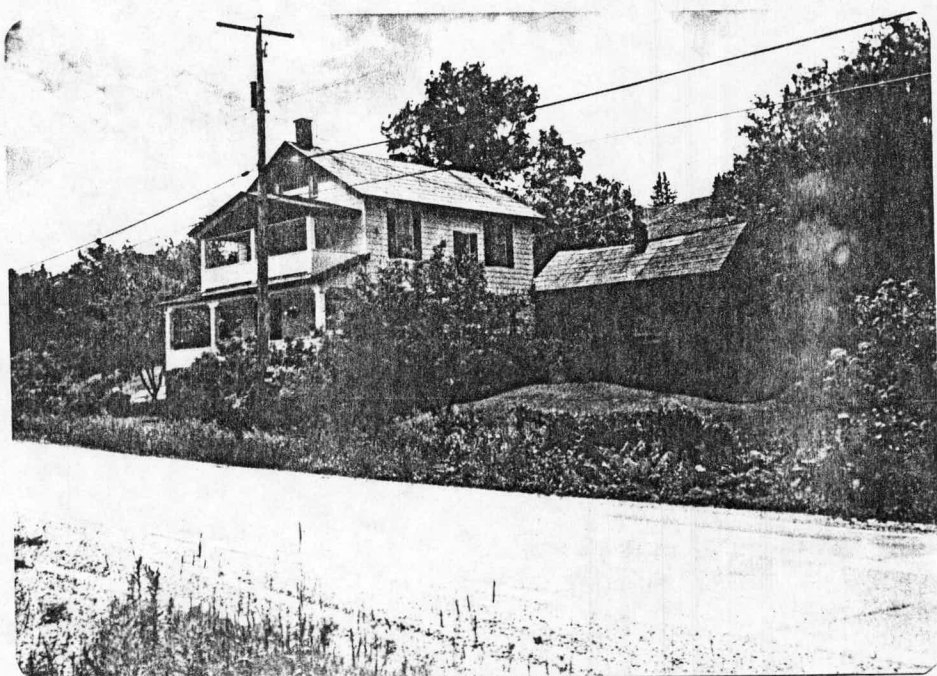


26

Route 105; site proposé pour
une halte routière; vers le
nord; tronçon 10

27

Raccordement de la future
105 sur la route 105 actuelle;
vers le sud; maison à expro-
prier; tronçon 10



III- GUIDES ET METHODOLOGIES

III Guides et méthodologies

- 1- Guide de référence général pour la réalisation des études d'impacts sur l'environnement relativement aux aménagements linéaires (texte du M.En.Q. - novembre 81)
- 2- Méthodologie d'évaluation du patrimoine immobilier (texte de Noëlle Lemos)
- 3- L'approche archéologique: guide général pour la détermination du potentiel archéologique (texte de Denis Roy).
- 4- L'environnement et le milieu urbain. Présentation dans le cadre du programme d'information (représentants régionaux) texte de Claude Girard
- 5- Architecture de paysage (texte de Ginette Lalonde)
- 6- Impacts sur les modes de vie des populations - (texte de Noëlle Lemos).

1. GUIDE DE REFERENCE GENERAL POUR
LA REALISATION DES ETUDES D'IMPACTS SUR
L'ENVIRONNEMENT RELATIVEMENT AUX
AMENAGEMENTS LINEAIRES (M.EN.Q.,
NOVEMBRE 1981)



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction générale de la
protection de l'environnement
et de la nature

Québec, le 15 décembre 1981

Ministère des Transports
M. Daniel Waltz
Chef, Service de l'Environnement
255, Crémazie est
Montréal, QC
H2M 1L5

REÇU

DEC 21 1981

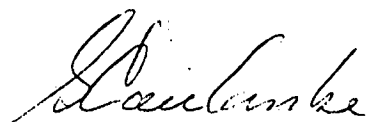
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

OBJET: Guide de référence général pour la réalisation
des études d'impact sur l'environnement relati-
vement aux aménagements linéaires.

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons préparé le document ci-haut identifié. Pour tous les projets d'aménagements linéaires assujettis à l'article 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement, nous enverrons au promoteur d'un projet, ce guide auquel il pourrait référer lors de la préparation de son étude d'impact.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


GILLES COULOMBE, ing.
Chef, Service d'analyse
des études d'impact

P.J.: (1)



GUIDE DE REFERENCE GENERAL POUR LA
REALISATION DES ETUDES D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
RELATIVEMENT AUX AMENAGEMENTS LINEAIRES

DIVISION DES AMENAGEMENTS LINEAIRES

Novembre 1981

PRESENTATION

Ce document a été réalisé par l'équipe chargée d'analyser les études d'impact sur l'environnement de projets d'aménagements linéaires en vue de l'émission des autorisations requises par la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., 1977, chapitre Q-2). Cette équipe était composée des personnes suivantes:

Gaétan Brodeur, géographe
Pascal Grenier, ingénieur forestier
Michel Mailhot, chimiste
Hubert Marcotte, géographe
Marie Royer-Le Rouzès, géographe

AVANT-PROPOS

Dans le cadre de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement établie en fonction des articles 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., 1977, chapitre Q-2) et du décret 3734-80 (3 décembre 1980), le présent guide vise à présenter les grandes lignes de ce que doit comporter une étude d'impact sur l'environnement relativement à un projet d'aménagement linéaire. Pour les fins de ce guide, sont considérés comme aménagements linéaires, les routes, les pipelines, les voies ferrées, les lignes de transport et de répartition d'énergie électrique ainsi que les postes de manoeuvre et de transformation.

Globalement, une étude d'impact comporte au moins trois (3) objectifs principaux. Le premier est de fournir à l'initiateur une image complète de l'action qu'il projette de réaliser en intégrant les considérations environnementales dès la conception du projet. Le second objectif vise à informer le public de l'action projetée et particulièrement les individus qui auront à vivre avec les modifications apportées au milieu par le projet. Le troisième objectif de l'étude est de permettre aux personnes responsables de prendre une décision éclairée quant à l'autorisation ou non du projet.

Le guide de référence a été conçu en fonction des objectifs précités et des particularités propres aux aménagements linéaires. Ces derniers, sauf les postes de manoeuvre et de transformation, sont des infrastructures implantées pour relier deux ou plusieurs points déterminés, lesquels sont fixés en fonction des besoins socio-économiques ou techniques. Toutefois, il existe un choix de modalités et de localisations pour effectuer le raccordement de ces points. De par leur longueur, les aménagements linéaires sont susceptibles d'affecter un grand nombre de milieux tant hydriques que terrestres. La construction, l'exploitation et l'entretien des aménagements linéaires ont donc des incidences majeures sur la qualité de l'environnement, que ce soit en termes de consommation de terrain ou de modification de l'habitat naturel et du milieu humain. De plus, l'établissement d'une infrastructure linéaire oriente ou

intensifie généralement le développement du milieu traversé et peut générer des conflits d'utilisation du territoire tant aux niveaux local, régional que national.

La flexibilité dans le raccordement entre les extrémités d'un projet permet l'utilisation d'une méthode de localisation de tracé axée sur un raffinement spatial progressif. Selon cette méthode, l'initiateur d'un projet présente tout d'abord une aire d'étude, identifie les grandes zones de compatibilité entre le projet et le milieu récepteur afin de déterminer des corridors, puis des tracés. Ensuite, ces deux types d'entités spatiales font successivement l'objet d'une analyse des impacts sur l'environnement. Enfin, le tracé retenu concilie de façon optimale les composantes environnementales et technico-économiques.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1
1. APPROCHE FONDAMENTALE ET INHERENTE A UNE ETUDE D'IMPACT	2
2. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT	2
2.1 La problématique du projet	3
2.1.1 Justification du projet	3
2.1.2 Relations avec d'autres projets	3
2.1.3 Solutions possibles au projet	4
2.1.4 Description du projet	4
2.2 L'analyse des impacts du projet	4
2.2.1 Identification des sources potentielles d'impact	4
2.2.2 Le choix d'un tracé et/ou d'un emplacement de moindre impact	5
2.2.2.1 Considérations générales	5
2.2.2.2 Identification de l'aire d'étude	7
2.2.2.3 Identification des corridors et/ou zones d'accueil	7
2.2.2.4 Identification des tracés et/ou des emplacements	7
2.2.2.5 Choix du tracé et/ou de l'emplacement optimal	8
2.3 L'analyse prospective et maintien ou non de la décision	11
2.4 L'exposé de la conclusion et des recommandations	12
2.4.1 Description détaillée du tracé et/ou de l'emplacement retenu	12
2.4.2 Mesures de surveillance et de suivi	12
3. PRESENTATION DU RAPPORT	13
3.1 Le résumé de l'étude d'impact	13
3.2 Le rapport technique	14
3.2.1 Le texte	14

	<u>Page</u>
3.2.2 Les sources d'information	14
3.2.3 Le document cartographique	15
3.2.3.1 La cartographie des corridors, zones d'accueil, tracés et emplacements	15
3.2.3.2 Le choix des échelles	16
3.2.3.3 Les dates et références	16
3.2.3.4 Les dimensions des cartes	16
3.2.3.5 L'utilisation de la couleur	17
APPENDICE A: LISTE DE CONTROLE DES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTEES PAR UN PROJET D'AMENAGEMENT LINEAIRE	18
APPENDICE B: DEFINITIONS DE CERTAINS TERMES UTILISES DANS LE GUIDE	22

INTRODUCTION

Le présent document a pour but d'assister l'initiateur du projet dans la réalisation de l'étude d'impact en dégagant les éléments importants à être traités dans cette dernière. Le contenu proposé n'est pas limitatif et l'initiateur ajoutera ou retranchera toute information s'il le juge pertinent de le faire.

Ce guide de référence comprend trois sections portant respectivement sur:

- l'approche fondamentale et inhérente à une étude d'impact;
- le contenu de l'étude d'impact;
- la présentation de l'étude d'impact.

On retrouve en appendice une liste de contrôle des composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par un projet ainsi qu'un glossaire des principaux termes ou expressions utilisés dans le présent guide de référence.

1. APPROCHE FONDAMENTALE ET INHERENTE A UNE ETUDE D'IMPACT

Une étude d'impact sur l'environnement doit être conçue et préparée selon une méthode scientifique. Ceci implique que l'étude est réalisée suivant une démarche logique et que les résultats fournis sont vérifiables.

Cette démarche devrait être applicable dès la phase de planification du projet alors que l'initiateur doit tenir compte des éléments de l'environnement au même titre que des considérations techniques et économiques. Cette préoccupation de l'environnement doit apparaître tout au long du cheminement conduisant à la prise de décision et même ultérieurement lors des phases d'exploitation ou d'entretien.

Au cours des différentes étapes de l'étude d'impact, l'initiateur doit expliquer de façon détaillée les différentes méthodologies utilisées. Il doit s'assurer de l'adéquation des méthodes d'inventaire et d'analyse et, de la pertinence des critères utilisés, des systèmes de classification et de pondération, des échelles cartographiques, des unités de mesures retenues, etc. Les données de l'étude d'impact doivent être cohérentes, pertinentes et représentatives. En outre, l'initiateur doit clairement identifier les difficultés majeures rencontrées lors de la prise des données, au cours de l'utilisation de ces dernières ou à toute autre étape. Ces méthodologies peuvent être résumées dans le rapport principal mais doivent être décrites de façon détaillée dans les documents annexés.

2. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT

Le contenu d'une étude d'impact pour les projets d'aménagement linéaire doit refléter les quatre (4) étapes de la démarche ci-après:

- 1) la définition de la problématique du projet;
- 2) l'analyse des impacts du projet;
- 3) l'analyse prospective;
- 4) l'exposé de la conclusion et des recommandations.

2.1 La problématique du projet

Ce chapitre est consacré à une présentation des raisons qui ont amené le projet. Il comprend les quatre points suivants:

2.1.1 Justification du projet

L'initiateur fait l'historique des conditions ou des problèmes identifiés dans le milieu et de ses attentes en termes d'utilisation de ce milieu. Suite à ces éléments de problématique, l'initiateur indique les principaux objectifs économiques, techniques ou autres que ce projet cherche à atteindre aux niveaux local, régional ou national. Les conséquences inhérentes à l'éventualité du report ou même de l'abandon du projet doivent être aussi présentées.

2.1.2 Relations avec d'autres projet

L'initiateur doit mettre en évidence les effets possibles d'entraînement de son projet sur la réalisation d'autres projets tant sur les plans local que régional ou national. De plus, cette partie doit comprendre les phases ultérieures de développement du projet ainsi que les projets qui lui sont connexes ou complémentaires.

2.1.3 Solutions possibles au projet

L'initiateur doit fournir une description des diverses solutions de rechange pertinentes qu'il a considérées et les évaluer en regard des conséquences environnementales, techniques, sociales et économiques.

Advenant le cas où plus d'une solution soient retenues, celles-ci doivent être considérées tout au long de l'étude d'impact.

2.1.4 Description du projet

En fonction des solutions retenues, l'initiateur doit présenter les grandes caractéristiques techniques de son projet et les principaux travaux à être réalisés pendant les phases pré-construction, construction et exploitation. De plus, un échéancier pour la réalisation de chaque phase doit être inclus.

2.2 L'analyse des impacts du projet

Ce chapitre vise à connaître spécifiquement les impacts qu'entraîne ce projet sur l'environnement après avoir tout mis en oeuvre pour trouver le tracé et/ou l'emplacement optimum.

2.2.1 Identification des sources potentielles d'impact

Maintenant que les données techniques du projet sont connues, l'initiateur est alors en mesure d'identifier les éléments de son projet susceptibles de constituer une sources de répercussions sur l'environnement et ce, à toutes les phases du projet. Les effets directs, indirects,

cumulatifs, différés et irréversibles doivent également être considérés. C'est à partir de cet exercice que sont sélectionnées les composantes de l'environnement devant faire l'objet des inventaires et ultérieurement de l'analyse des impacts (voir appendice A la liste de contrôle des composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par un projet d'aménagement linéaire).

2.2.2 Le choix d'un tracé et/ou d'un emplacement de moindre impact

Cette partie de l'étude d'impact vise essentiellement à déterminer le tracé et/ou l'emplacement de moindre impact sur l'environnement. Elle implique le suivi de quatre phases basées sur un raffinement spatial progressif. Ce sont:

- l'identification de l'aire d'étude;
- l'identification des corridors et/ou zones d'accueil;
- l'identification des tracés et/ou emplacements;
- le choix du tracé et/ou de l'emplacement optimal.

2.2.2.1 Considérations générales

La démarche utilisée pour le choix d'un tracé et/ou d'un emplacement optimal s'appuie sur un inventaire qualitatif et quantitatif des composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par le projet. La précision de cet inventaire concorde avec le raffinement spatial du territoire d'étude; c'est ainsi qu'à la dernière phase du raffinement, l'inventaire se doit d'être très détaillé et précis alors qu'à l'étape de détermination des corridors et/ou zones d'accueil, il est plus général et global. Le choix des composantes à inventorier devient alors un facteur très important à considérer selon l'échelle d'analyse.

L'inventaire, en plus d'être descriptif, doit fournir une appréciation de l'importance relative de chacune des composantes dans le milieu. Dans ce contexte, toute exclusion volontaire d'une composante susceptible d'être touchée par la réalisation du projet, que ce soit pour des raisons de non pertinence, de non représentativité ou de non discrimination, doit être justifiée à l'aide de critères précis et vérifiables.

Les résultats de l'inventaire doivent décrire l'environnement tel qu'il se présente avant la réalisation du projet en faisant ressortir les caractéristiques qui revêtent une importance particulière dans l'aire d'étude. Doivent être considérées, non seulement les composantes physiques et biologiques du milieu mais aussi les inter-relations existantes entre ces différentes composantes. Quant à la description des composantes humaines, elle est réalisée en considérant les quatre aspects fondamentaux suivants: les ressources, l'aménagement du territoire, les infrastructures, le bien-être et la qualité de vie. Une liste de ces composantes est présentée à titre indicatif à l'appendice A du présent guide.

Dans l'optique d'apprécier la qualité des inventaires, il est nécessaire de retrouver dans l'étude des considérations essentiellement méthodologiques telles que les techniques d'inventaire utilisées, les critères de standardisation et de classification des données recueillies, les dates d'inventaire, la localisation précise des stations d'échantillonnage ou toute autre information facilitant la compréhension des résultats de l'inventaire.

2.2.2.2 Identification de l'aire d'étude

Compte tenu des points à relier et des contraintes majeures pour l'implantation du projet au point de vue environnemental, technique et économique, l'initiateur identifie, décrit l'aire d'étude et en justifie les limites. Ce territoire doit être suffisamment grand et proportionné à l'ampleur du projet.

2.2.2.3 Identification des corridors et/ou des zones d'accueil

A l'intérieur de l'aire d'étude préalablement délimitée, l'initiateur identifie les contraintes inhérentes à la réalisation de son projet. Ces dernières sont hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée et justifiée. Ces contraintes sont traduites sous forme cartographique et en fonction de ces données, l'initiateur identifie des corridors ou des zones d'accueil qui sont généralement des espaces offrant une résistance moindre au point de vue technique, économique, social et environnemental pour la réalisation du projet. Cependant, à ce stade, la précision de l'inventaire ne permet pas de fixer un choix d'alignements pour relier deux points, ni de déterminer un emplacement.

S'il devait y avoir élimination d'un ou de plusieurs corridors et/ou zones d'accueil, l'initiateur se doit de la justifier à l'aide de critères bien étayés.

2.2.2.4 Identification des tracés et/ou des emplacements

A l'intérieur des corridors précédemment retenus, l'initiateur identifie et décrit de façon détaillée les composantes de

problème:
il faut des corridors
à ce stade de développement
des activités d'activités
comme à la fin de
autres il n'existe pas
de corridors
niveau de précision
requies

l'environnement, ceci dans le but de déterminer plus précisément les zones de sensibilité environnementale à la réalisation du projet. Le niveau de sensibilité de ces zones est en relation directe avec les critères retenus par l'initiateur pour l'élaboration des tracés ou des emplacements. Ces critères doivent être présentés et justifiés dans l'étude.

définir
les critères

La cartographie des zones sensibles permet ensuite à l'initiateur d'identifier et de localiser des tracés ou emplacements préférentiels. Ces derniers constituent en fait la phase ultime du raffinement spatial de l'aire d'étude.

2.2.2.5 Choix du tracé et/ou de l'emplacement optimal

En se basant sur la description des milieux biophysiques et humains, l'initiateur doit identifier clairement les répercussions du projet sur l'environnement et les évaluer. Ceci répond à un des principaux objectifs de l'étude d'impact sur l'environnement, soit la connaissance la plus juste des effets d'un projet sur l'environnement et sur la société humaine qui en dépend, avant que toute action ne soit entreprise dans le milieu.

a) identification des impacts environnementaux (inoculture)

L'initiateur doit décrire et mesurer pour chacun des tracés et/ou emplacements identifiés, les impacts du projet sur les composantes du milieu biophysique et humain et ce, pour les phases pré-construction, construction, exploitation et entretien. Les effets positifs, négatifs, résiduels, directs et indirects de même que ceux à court, à moyen et à long termes du projet sur toute la zone d'influence de celui-ci sont identifiés.

L'étape identification est une énumération qualitative et quantitative des impacts environnementaux et est préalable à l'étape suivante qui est celle de l'évaluation des conséquences de ces impacts.

b) évaluation des impacts environnementaux:

Alors que la section précédente consistait en une identification la plus complète possible des répercussions sur le milieu engendrées par le projet, l'initiateur procède ici à une évaluation qualitative et quantitative des conséquences environnementales de ces répercussions. Il s'agit donc pour lui de porter un jugement sur les conséquences des impacts identifiés.

Cette approche est réalisée par la formulation de critères précis. L'initiateur doit expliquer la méthodologie d'évaluation et le système de pondération utilisé. De plus, il doit mentionner s'il y a lieu, les limites d'interprétation imposées à cette évaluation par manque de renseignements.

Les impacts doivent, entre autres, être évalués en fonction de la sensibilité des composantes du milieu face à l'implantation du projet, la valeur intrinsèque des ressources en présence, l'importance de ces ressources en fonction des utilisateurs, l'intensité des altérations sur le milieu, la durée (permanente, temporaire, saisonnière) des répercussions, la dimension physique des altérations.

Les résultats de l'identification et de l'évaluation des impacts auraient avantage à être cartographiés assurant ainsi une meilleure

compréhension de l'étape ultérieure soit la comparaison des tracés et/ou des emplacements. De plus, les données doivent être présentées d'une manière concise et objective permettant de dégager rapidement les répercussions environnementales du projet. Enfin, pour mieux apprécier les résultats de cette analyse comparative, il est important que les extrémités des tracés ou les sections, tronçons, segments de tracé qui font l'objet d'une comparaison aient des points de chute communs.

c) mesures de mitigation

Après avoir procédé à l'identification et à l'évaluation des impacts suscités par le projet sur chacun des tracés ou emplacements, l'initiateur présente les mesures de mitigation pour les impacts négatifs.

Il s'agit d'identifier les mesures pouvant réduire, amoindrir, atténuer ou éliminer les répercussions négatives sur l'environnement. L'initiateur précise alors les actions, les ouvrages, les mesures de prévention et les correctifs qui peuvent être intégrés au projet. En outre, l'initiateur doit indiquer la nature, l'étendue et la durée des répercussions résiduelles engendrées par le projet après mitigation.

d) analyse comparative des tracés et/ou emplacements

L'initiateur procède maintenant au choix du tracé ou de l'emplacement qu'il privilégie en indiquant bien la démarche utilisée et les raisons invoquées pour parvenir à ce choix.

Il effectue donc une comparaison des tracés et/ou emplacements à l'aide des résultats de l'identification et de l'évaluation des

répercussions environnementales; la hiérarchisation des tracés et/ou emplacements tient compte des éléments correctifs suggérés lors de la présentation des mesures de mitigation.

L'initiateur doit expliquer clairement le système de pondération qu'il a utilisé dans son analyse comparative; ce système repose à la fois sur des critères environnementaux, économiques et techniques. Il doit de plus spécifier les raisons qui motivent le rejet des tracés et/ou emplacements.

Les résultats de cette analyse comparative peuvent être présentés sous plusieurs formes (tableaux, graphiques, figures, etc.); un principe doit cependant être respecté à savoir la nécessité de percevoir clairement et facilement la conclusion de cette analyse.

e) mesures de compensation sur le tracé et/ou emplacement retenu

Afin de corriger, de dédommager et de compenser pour les pertes qu'entraînent les impacts résiduels du tracé et/ou de l'emplacement retenu, l'initiateur présente les actions ou ouvrages qu'il s'engage à réaliser à titre de mesures de compensation.

2.3 L'analyse prospective et maintien ou non de la décision

L'analyse prospective a pour but d'évaluer le projet à long terme, et ainsi permettre à l'initiateur, une dernière fois, de rétroagir sur la décision prise et de la réajuster s'il y a lieu.

A partir des répercussions résiduelles (positives et négatives), l'initiateur compare les effets à long terme de la réalisation et de l'abandon du projet. L'initiateur tient compte à la fois des conséquences du projet,

de ses possibilités d'expansion et des répercussions qui y sont associées ainsi que des progrès technologiques et opérationnels prévisibles.

L'analyse prospective peut prendre la forme de scénarios intuitifs ou deductifs. Il s'agit essentiellement d'examiner les modifications possibles de la dynamique propre au milieu à l'aide de simulation à court, à moyen et à long termes.

2.4 L'exposé de la conclusion et des recommandations

Cette partie du rapport d'impact contient la conclusion de l'étude d'impact, les propositions définitives de l'initiateur et les mesures de surveillance et de suivi qu'il entend mettre en oeuvre pour la réalisation la plus harmonieuse de son projet dans le milieu récepteur.

2.4.1 Description détaillée du tracé et/ou de l'emplacement retenu

L'initiateur fait une description détaillée du tracé et/ou de l'emplacement retenu. Cette description doit être accompagnée de la localisation précise des diverses mesures de mitigation et de compensation préconisées. C'est pourquoi l'utilisation d'un procédé cartographique adéquat doit être favorisée.

2.4.2 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes qu'il entend utiliser (comme par exemple: la délégation des responsabilités, l'inclusion d'articles spécifiques dans les contrats) pour assurer le respect des plans et devis du projet et surveiller la mise en application et l'efficacité des

mesures de mitigation et de compensation. De plus, il est recommandé de vérifier sur une période prolongée l'efficacité des mesures de mitigation réalisées pour le projet.

3. PRESENTATION DU RAPPORT

L'initiateur du projet doit soumettre pour l'obtention des autorisations requises, le rapport final d'évaluation des impacts sur l'environnement accompagné d'un résumé de l'étude d'impact.

3.1 Le résumé de l'étude d'impact

Le résumé de l'étude d'impact est un condensé vulgarisé des éléments essentiels de l'étude d'impact sur l'environnement.

Ce résumé est publié séparément et conçu de façon claire, précise et compréhensible. Il est présenté sous une forme facilement reproductible par les médias d'information ou en quantité suffisante pour les besoins du public et des autorités responsables de l'autorisation du projet.

Le contenu doit inclure les éléments suivants:

- la justification et une brève description du projet;
- la localisation et la justification du tracé retenu;
- l'identification des principaux impacts sur l'environnement;
- l'identification des mesures de mitigation et les impacts résiduels;
- l'évaluation à long terme du projet;
- les mesures de compensation et de surveillance du projet.

3.2 Le rapport technique

Le rapport technique comprend le détail de l'étude d'impact. Notons que tous les documents relatifs à la préparation, la conception, la rédaction de l'étude d'impact doivent être disponibles pour consultation à la demande du ministère de l'Environnement du Québec.

3.2.1 Le texte

Le rapport d'étude d'impact ne devrait pas normalement dépasser 150 pages, sauf s'il s'agit d'un projet posant des difficultés environnementales exceptionnelles. Lorsque les informations relatives à un chapitre en particulier sont trop abondantes et nuisent à la clarté du texte, ces données peuvent être placées en appendice ou en annexe; cependant, un sommaire des éléments d'importance devra être inséré dans le rapport principal.

Les feuilles du rapport d'étude peuvent être de format 215 x 279 mm pour correspondre au format le plus courant ou mesurer 210 x 297 mm pour satisfaire les spécifications du système international (SI). Le format 215 x 356 mm ne devrait pas être utilisé.

La page titre du rapport doit mentionner clairement le titre du projet, le nom de l'initiateur du projet et la date de la réalisation du document.

Toutes les unités de mesure sont inscrites en système international (SI).

3.2.2 Les sources d'information

Toutes les sources d'information utilisées doivent être fournies dans l'étude d'impact:

- les références bibliographiques;
- les données de base (données cartographiques, relevés de terrain, données statistiques, et autres);
- les organismes et les personnes qui ont été impliqués dans la réalisation de l'étude ainsi que ceux qui ont été consultés. Concernant ce dernier aspect, l'initiateur soumet également les résultats de cette consultation.

Chaque utilisation de renseignement doit faire l'objet, dans le texte, d'un renvoi explicite à la référence appropriée, ou à la source d'information concernée.

3.2.3 Le document cartographique

Les données doivent être présentées de façon compréhensible et synthétique. La représentation cartographique des phénomènes biophysiques et socio-économiques doit être favorisée.

Lorsque les données cartographiques se rapportent à un même point de décision, il est alors avantageux qu'elles soient superposables.

3.2.3.1 la cartographie des corridors, zones d'accueil, tracés et emplacements:

Sur les cartes relatives à l'aire d'étude, on doit retrouver les délimitations des corridors et/ou zones d'accueil. De plus, sur les cartes thématiques et les cartes synthèses doit apparaître la localisation des tracés et/ou emplacements.

3.2.3.2 Le choix des échelles

A chacune des phases de réalisation de l'étude d'impact, il faudrait utiliser la plus petite échelle cartographique possible de façon à assurer une présentation favorisant une compréhension optimale de l'information.

Selon la grandeur du territoire étudié, les échelles utilisées doivent se rapprocher des échelles suivantes:

- . pour la description de l'aire d'étude, corridors et/ou zones d'accueil l'échelle pourrait varier entre 1:50 000 et 1:250 000
- . pour la description des tracés et/ou emplacements une échelle de 1:20 000 et plus, est recommandée.

3.2.3.3 Les dates et références

L'indication claire et complète de la nature et de la date des sources cartographiques, bibliographiques ou statistiques ayant servi à la composition de la carte, ainsi que la date de la composition finale doivent toujours être mentionnées sur la carte.

3.2.3.4 Les dimensions des cartes

Les cartes doivent être de dimensions telles qu'elles puissent être insérées et reliées dans le rapport même. Les cartes hors-texte ne doivent être utilisées qu'en cas d'absolue nécessité.

L'utilisation de ces cartes sera rendue possible simultanément à la lecture du rapport en laissant, à la gauche, une marge équivalente à une page entière du rapport. De cette façon, le lecteur pourra voir la carte tout en tournant les feuilles du rapport au fur et à mesure de la lecture.

3.2.3.5 L'utilisation de la couleur

Les couleurs sont utilisées en cartographie comme élément simplificateur et pour améliorer la perceptibilité générale des données représentées sur la carte. Dans cette optique, le choix des couleurs doit se faire avec soin. Certaines couleurs sont reconnues en cartographie pour un usage particulier. Ainsi, il est recommandé de suivre les conventions suivantes:

- . noir (lignes): données culturelles
- . bleu: milieu hydrique
- . brun (lignes): topographie
- . vert (teintes): aires boisées
- . rouge (lignes): routes
- . gris (teintes): surcharge de frontières ou de limites

Quant aux phénomènes physiques, certaines couleurs sont associées à des notions spécifiques:

- . rouge: chaleur ou valeur positive
- . bleu: fraîcheur ou valeur négative
- . jaune et marron: sécheresse et rareté de la végétation
- . brun: surface de la terre
- . vert: végétation épaisse par opposition à une végétation clairsemée.

APPENDICE A

LISTE DE CONTROLE DES COMPOSANTES DE
L'ENVIRONNEMENT SUSCEPTIBLES
D'ETRE AFFECTEES PAR UN PROJET
D'AMENAGEMENT LINEAIRE

APPENDICE A

LISTE DE CONTROLE DES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT SUSCEPTIBLES D'ETRE TOUCHEES PAR UN PROJET D'AMENAGEMENT LINEAIRE

Cette liste de contrôle est utilisée simplement comme guide pour s'assurer qu'aucune variable importante n'a été négligée.

Les composantes de l'environnement sont rassemblées en deux listes de contrôle distinctes. Les éléments de la liste sur le milieu naturel sont présentés sous cinq rubriques: air, eau, sol, végétation et faune et ceux de la liste sur le milieu humain regroupent les ressources, l'aménagement du territoire, les infrastructures, le bien-être et la qualité de vie.

1. LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUES

1.1 L'air:

- climat et microclimat;
- température, précipitation, vent;
- qualité de l'air (polluants, odeur, bruit).

1.2 L'eau:

- réseau hydrographique;
- eaux souterraines;
- caractéristiques d'écoulement;
- zones d'érosion et de sédimentation;
- qualité de l'eau.

1.3 Le sol:

- unités physiographiques;
- milieu géologique;
- dépôts meubles;
- propriétés des dépôts (stabilité, perméabilité, etc.);
- mouvements de masse.

1.4 La végétation:

- écosystèmes terrestres;
- écosystèmes ripoles;
- espèces rares, menacées, uniques.

1.5 La faune:

- faune terrestre;
- faune aquatique;
- faune avienne;
- habitats;
- espèces rares, menacées.

2. LES COMPOSANTES SOCIO-ECONOMIQUES

2.1 Les ressources:

- les mines (potentiel, claims, zones d'extraction);
- l'agriculture (potentiel, dynamisme, rendement, structure du territoire agricole, présence d'érablières, d'un réseau de drainage souterrain, territoire agricole protégé, orientation cadastrale);

- la forêt (potentiel, feux de forêt, modifications aux groupements, interférence avec les opérations forestières, sylviculture, érablières);
- la faune (potentiel de chasse et pêche, prises);
- le patrimoine (paysages, sites archéologiques, sites historiques).

2.2 L'aménagement du territoire:

- l'urbanisation;
- le développement régional;
- la récréation (parcs, réserves, sites naturels);
- l'économie locale et régionale.

2.3 Les infrastructures (nature, qualité, interférences)

2.4 Le bien-être et la qualité de vie:

- la population;
- la qualité de vie (appartenance, bruit, odeur, esthétique);
- le milieu social (quartier, emploi, communauté);
- l'habitation et l'hébergement.

APPENDICE B

DEFINITIONS DE CERTAINS TERMES
UTILISES DANS LE GUIDE

APPENDICE B

DEFINITIONS DE CERTAINS TERMES
UTILISES DANS LE GUIDE

1. AIRE D'ETUDE:

Territoire retenu pour la description et l'analyse des composantes de l'environnement, ainsi que pour l'identification et l'évaluation des impacts d'un projet sur l'environnement (voir figure 1, p. 25).

2. AMENAGEMENT LINEAIRE:

Infrastructure de transport et de distribution permettant de relier deux ou plusieurs endroits.

3. CONTRAINTE:

Composante environnementale, économique ou technique qui oppose une résistance maximale à la réalisation d'un projet.

4. CORRIDOR D'ETUDE:

Partie de l'aire d'étude retenue pour générer des tracés (voir figure 1, p. 25).

5. CRITERE:

Ce qui sert de base pour porter un jugement d'appréciation sur différents éléments contenus dans l'étude d'impact. Exemple: ce qui permet de déterminer l'aire d'étude, d'évaluer l'importance des impacts, etc.).

6. EMPLACEMENT:

Surface de terrain requise pour l'implantation d'un poste de manoeuvre ou de transformation d'énergie électrique ou pour l'établissement d'un terminus ferroviaire.

7. ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT:

Recherche qui vise à connaître de façon la plus exacte et complète possible, les effets d'un projet sur le milieu récepteur avant sa réalisation et son exploitation.

8. INITIATEUR DE PROJET:

Terme utilisé dans la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) pour désigner le promoteur ou le requérant d'un projet.

9. MESURE DE COMPENSATION:

Mesure visant à corriger, à dédommager et à compenser pour les pertes qu'entraînent les impacts résiduels d'un projet sur l'environnement.

10. MESURES DE MITIGATION:

Mesure visant à atténuer ou diminuer les impacts d'un projet sur l'environnement.

11. RESISTANCE:

Composante environnementale, économique ou technique qui nuit ou gêne la réalisation du projet de façon optimale.

12. SUIVI:

Action d'observer, sur une certaine période, les répercussions du projet sur l'environnement de façon à vérifier et améliorer l'efficacité des mesures de mitigation et de compensation retenus dans le cadre du projet.

13. SURVEILLANCE:

Action d'examiner si les travaux réalisés sont conformes aux recommandations de l'étude d'impact, aux normes existantes, aux plans et devis et aux autorisations émises.

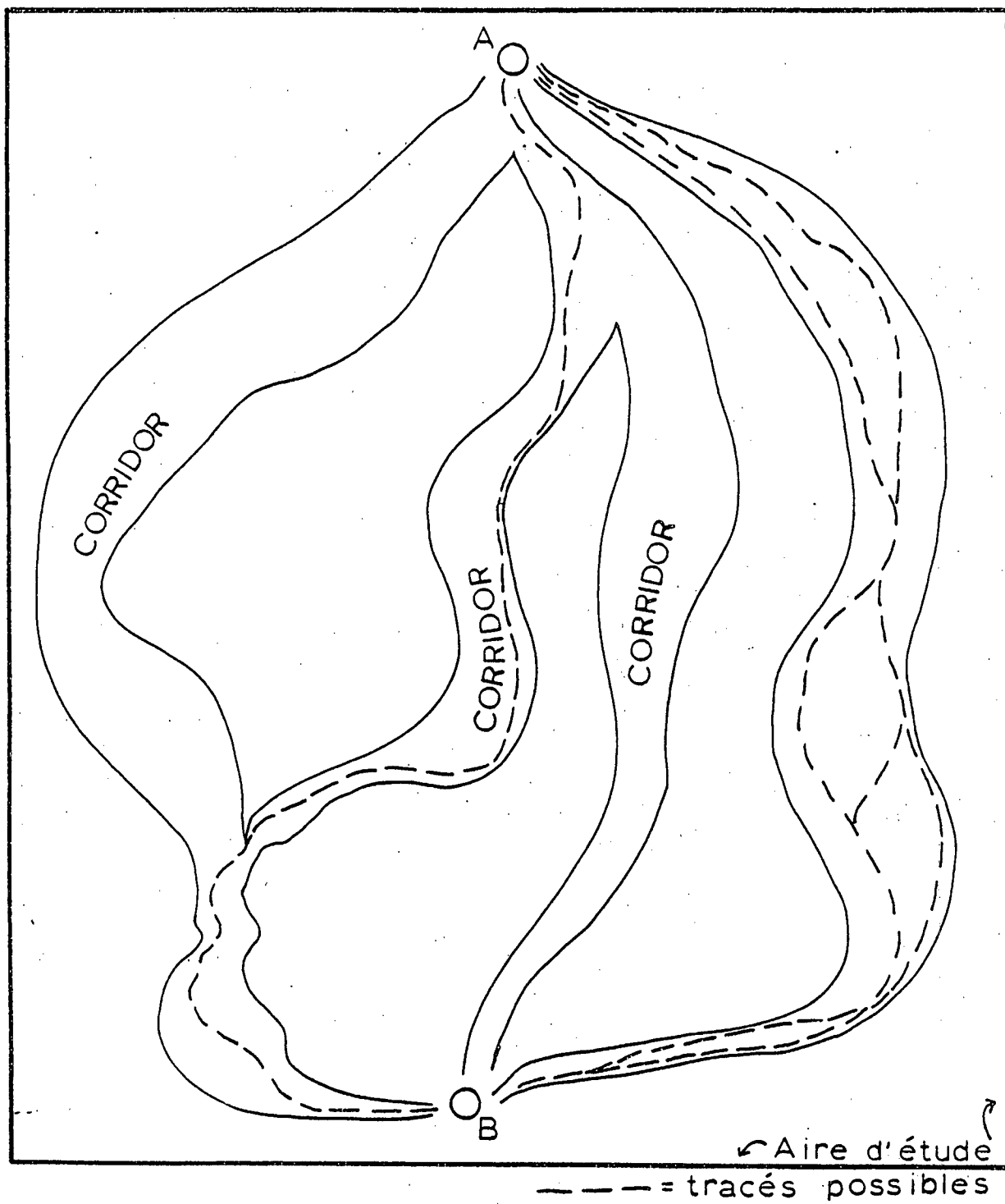
14. TRACE:

Bande de terrain requise pour l'implantation d'un aménagement linéaire.

15. ZONE D'ACCUEIL:

Portion de l'aire d'étude retenue pour générer des emplacements.

FIGURE 1: NOTIONS D'AIRE D'ETUDE, DE CORRIDOR ET DE TRACE



2. METHODOLOGIE D'EVALUATION DU PATRIMOINE IMMOBILIER



A: Service de l'Environnement
Direction des Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'impacts
Service de l'Environnement

Objet: Méthodologie d'évaluation du patrimoine immobilier
A l'attention des responsables en région

Le patrimoine n'a ni âge, ni frontière. L'héritage architectural est pourtant perçu différemment suivant les pays, les classes et les ethnies. Au Québec, les maisons les plus vieilles ont moins de trois siècles et cependant leur valeur est inestimable à l'échelon de l'histoire locale et du peuplement nord-américain. Le patrimoine est donc, avant tout, dans la relation qui lie l'homme à ces antécédents collectifs. Entretenir cette relation suppose évidemment le maintien de l'objet-témoin (bâtiment, pont, croix de chemin...), mais surtout l'évocation du cadre environnemental et du contexte culturel qui lui a donné naissance. Notre rôle, au service de l'environnement, consiste alors à nous interroger sur l'objet patrimonial en tant que tel, sur les façons de le saisir et de l'évaluer, puis sur les principes, objectifs et modalités qui doivent régir une intervention à son égard.

L'objet patrimonial, comment l'évaluer

Tout élément de construction (maison, bâtiment de ferme, pont, croix de chemin, cimetière...) dérangé ou dans l'emprise, susceptible de présenter un intérêt patrimonial, fait l'objet d'une analyse. Celle-ci comprend une évaluation et un plan de localisation détaillés, de même que des photos avec tous les détails jugés pertinents. Les cas incertains font l'objet de la même attention de façon à permettre, au besoin, une contre expertise par le MAC et un jugement final par nos services. Tous les autres éléments de construction, menacés mais non retenus en termes patrimoniaux, sont localisés sur une carte et simplement photographiés. Ceci suppose que l'on sache établir ce qui présente ou non un intérêt patrimonial.

.../2

Lors de l'expertise, il faut tenir compte de l'assemblage des bâtiments. Ainsi, une maison d'aspect anodin, attenante à des bâtiments de ferme anciens, a des chances d'avoir été rénovée (toit, portes et fenêtres neuves, bardeau d'amiante sur du pièce sur pièce par exemple). Une enquête s'avère alors indispensable pour ne pas laisser échapper un éventuel élément patrimonial: visite intérieure; enquête orale auprès du propriétaire pour connaître l'âge du bâtiment, les techniques de construction utilisées ou tout autre élément pertinent.

Le contexte régional joue également un rôle primordial dans l'évaluation des bâtiments. Ainsi une maison d'aspect courant sur les bords du St-Laurent peut s'avérer très rare au lac St-Jean.

Nous joignons, en annexe, quelques extraits de l'encyclopédie de la Maison Québécoise, destinés à attirer l'attention sur certains détails de construction sur lesquels porter notre attention lors d'une visite de terrain.

Le ministère des Affaires culturelles en tant qu'élément ressource

Une vaste opération, le macro-inventaire, portant sur l'ensemble de la province est en cours (voir bibliographie). Celle-ci vise à recueillir le plus d'information possible au niveau de chacun des patrimoines immobiliers régionaux. Si des doutes persistent ou si l'on travaille au niveau d'un comté non encore couvert par le macro-inventaire, une consultation, auprès du service des inventaires de ce Ministère, peut s'avérer nécessaire. Certains bâtiments ont, de plus, déjà été classés. On peut consulter à cet égard la liste des monuments et sites historiques du Québec. Ceux-ci sont d'ailleurs régis par la Loi sur les Biens culturels (voir bibliographie).

Le ministère des Affaires culturelles a également mis au point une méthodologie d'évaluation du patrimoine immobilier dont nous joignons, en annexe, des extraits. Ces derniers sont illustrés par deux exemplaires de fiches d'évaluation patrimoniale, tels qu'utilisés au service de l'Environnement avec les mesures de mitigation préconisées.

Mesures de mitigation

On veille, dans la mesure du possible, à la relocalisation dans un site équivalent, sans être éloigné, de tout bâtiment ancien jugé de valeur intrinsèque exceptionnelle ou supérieure.

A noter par ailleurs que, dans le cas où le quotient évalué ne justifie pas un sauvetage, certains détails de construction pourraient être signalés au MAC qui pourrait s'en porter acquéreur ou manifester le désir de les photographier avant leur démolition (légumiers, joints de toit, frontons, par exemple).

Noëlle Lemos

NL/js

Noëlle Lemos, ethnologue

Andrée Lehmann

Recommandé par:

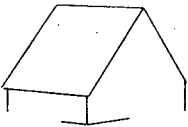
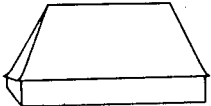
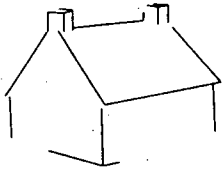
Andrée Lehmann, géomorphologue
Chef de la division des
Etudes d'impacts

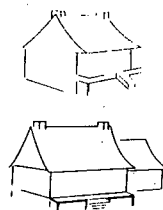
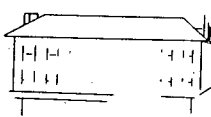
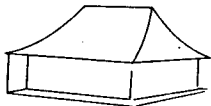
Fait à Montréal,
le 8 mars 1982.

A N N E X E 1

Extraits de l'Encyclopédie de la maison
québécoise, trois siècles d'habitations.
Editions de l'Homme 1972 par M. Lessard
et H. Marquis

LA MAISON AU QUÉBEC DE 1608 À 1900

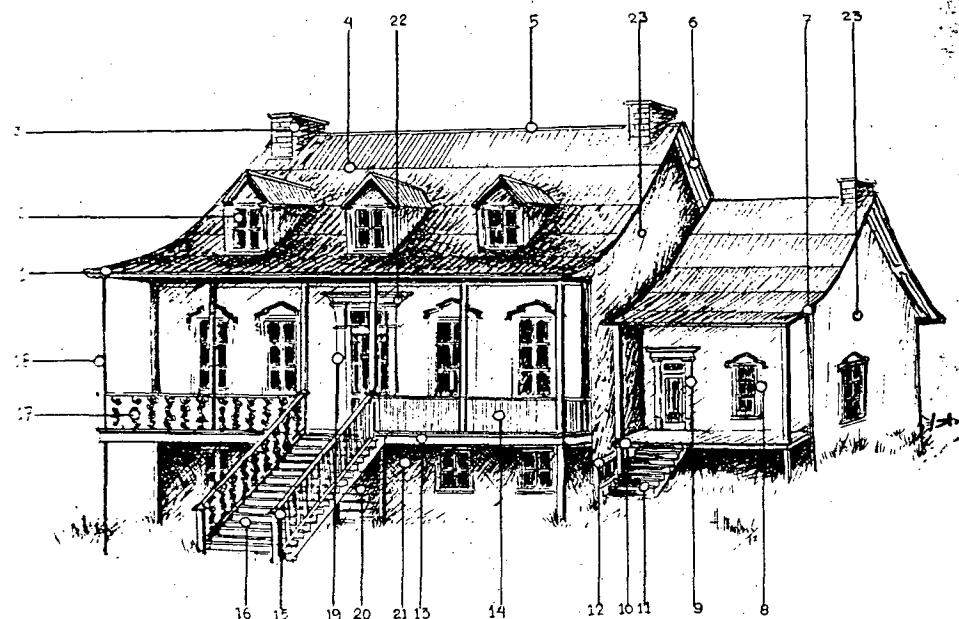
INFLUENCE DOMINANTE	TYPE	CROQUIS	PÉRIODE DE DIFFUSION AU QUÉBEC	CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES
FRANÇAISE	(à deux eaux)		XVII ^e -XVIII ^e siècle	• volume plutôt carré • toit haut et aigu (45° à 55°) • absence de larmiers; toit deux versants • absence de sous-sol • bois et pierre • importance des foyers
	(à quatre eaux) d'esprit normand		XVII ^e -XVIII ^e siècle	• toit haut et aigu à quatre eaux • volume rectangulaire; spacieux • esprit normand • bois et pierre • murs à fruit • absence de sous-sol • importance des foyers
	à deux eaux (plus géométrique)		XVII ^e -XVIII ^e siècle	• toiture à pente raide, mais moins que dans les modèles précédents • volume massif et carré • bien ancrée au sol • absence de sous-sol • esprit des chaumières bretonnes • cheminées encastrées dans les murs de pignon • importance des foyers et nombre de fenêtres très limité
MILIEU QUÉBÉCOIS	québécois		1780 à 1920	• toit moins aigu que dans les modèles d'esprit français: 45° • toit à demi-cintré à la base • dégagement du carré du sol par le solage • perron-galerie • cuisine d'été au N.E. dans plusieurs spécimens

MILIEU QUÉBÉCOIS (suite)	québécois			• nombre accru des baies et des portes • portes et fenêtres doubles • carré de bois recouvert de planches ou carré de pierres (exceptionnellement brique) • lucarnes distribuées avec symétrie • maison bien adaptée à l'hiver • larmiers largement débordant la verticale des murs allant jusqu'à couvrir le perron-galerie accroché sur une, deux ou quatre faces
ANGLAISE	monumental		1765 à 1850	• structure plus imposante que pour la maison habituelle • austérité; aucune ornementation • deux ou trois étages • toiture à deux ou quatre eaux à pente faible • pierre ou brique
	cottage anglo-normand (Regency)		1830 à 1880	• toiture à quatre pentes douces • brique, bois ou pierre • perron-galerie et larmiers imposants • hautes souches de cheminées • symétrie et équilibre
	victorien		1850 à 1910	• éclectisme • brique, bois et pierre • jeux des volumes • surcharge de l'ornementation
AMÉRICAINNE	vernaculaire classique de Nouvelle-Angleterre		1780 à 1860	• bois: bardeaux ou planches à clin • ligne classique et sobre • volumes variables • portique et colonnes à l'antique
	mansarde		1845 à 1915	• toit mansardé à deux ou quatre brisis • ornementation victorienne • perron-galerie couvert ou non • lucarnes et faible pente du brisis • brique ou bois, rarement pierre • sous-sol

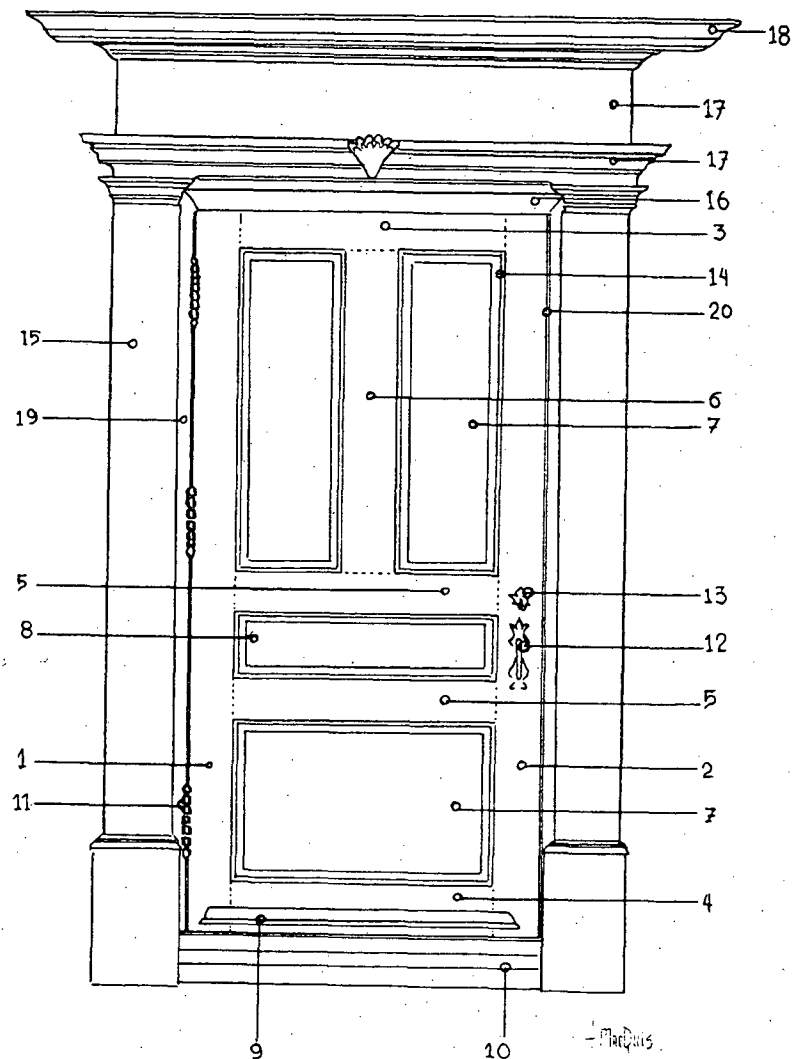
mensions et de certaines hauteurs, de certaines présences qui donnent une âme à nos logis. Mais pour ce faire, il faut être plus qu'un constructeur ou un ingénieur.

Les parties de la maison

Nous avons pensé dans cette section illustrer les différentes parties de l'habitation domestique pour simplifier davantage la compréhension de ce qui suivra. C'est en quelque sorte une précision apportée au glossaire.

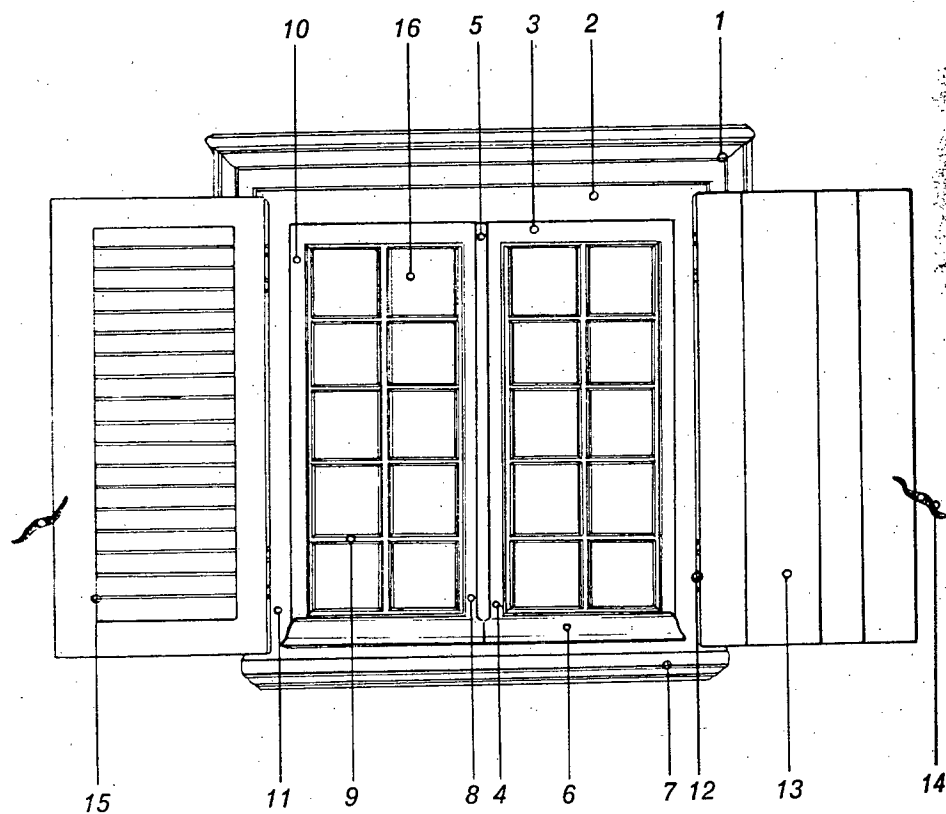


La maison québécoise et ses parties: 1—larmier (garde-soleil) 2—lucarne 3—souche de cheminée 4—couverture 5—ligne faîtière 6—bordure du toit 7—cuisine d'été 8—fenêtre 9—porte de la cuisine d'été 10—galerie de la cuisine d'été, entrée de service ou porte de semaine 11—escalier de la cuisine d'été 12—sopirail 13—perron-galerie 14—balustrade à barreaux de bois 15—rampe d'escalier extérieur 16—escalier du perron-galerie 17—balustrade avec fers de galerie en fonte 18—poteaux de galerie 19—entrée principale ou «porte du dimanche» 20—porte de cave ou entrée du sous-sol 21—fondations (cave, sous-sol...) 22—mur de facade 23—mur de pignon.



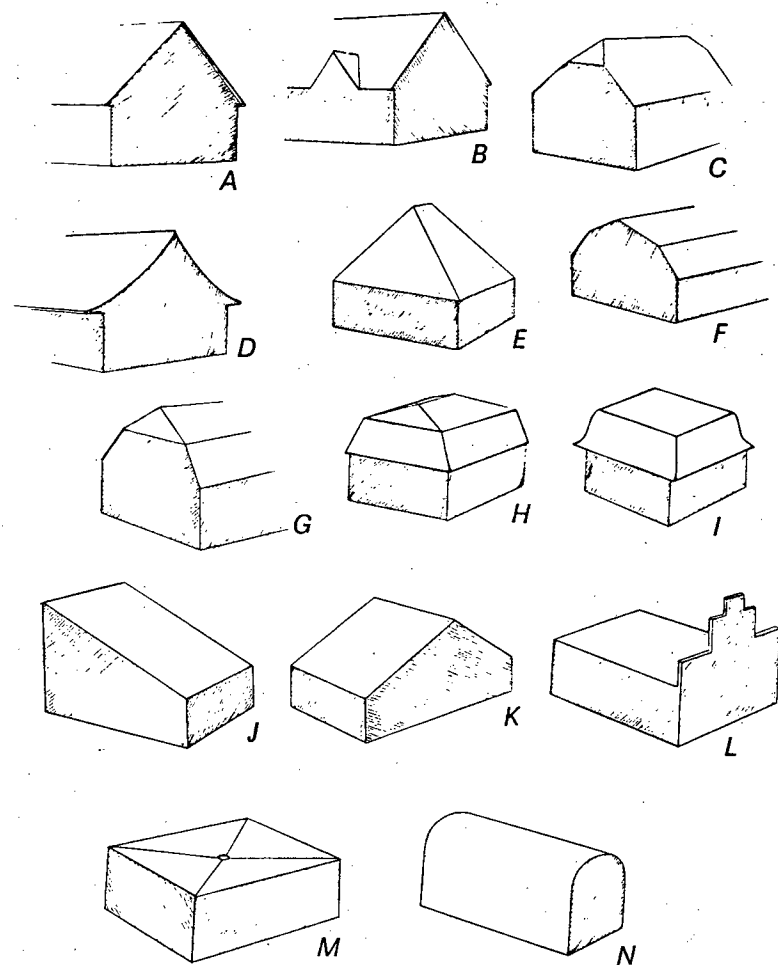
La porte et ses parties: 1—montant de ferrage 2—montant de serrure 3—traverse supérieure 4—traverse inférieure 5—traverses intermédiaires 6—petit montant 7—panneaux 8—frise 9—jet d'eau 10—seuil 11—pen- tures 12—poignée de porte 13—entrée de serrure 14—moulure 15—chambranle 16—linteau 17—entablement 18—corniche d'entablement 19—cadre 20—feuillure (cachée).

Par un survol rapide des dessins, on pourra saisir vite les types de toits, les parties de la porte et de la fenêtre, de la charpente...



La fenêtre et ses parties: La fenêtre appelée aussi baie ou croisée, comporte une partie fixe ou dormante et une partie mobile ou ouvrante dans le type à doubles vantaux que nous présentons ici.

1—chambranle 2—tête de dormant 3—traverse supérieure d'ouvrant 4—montant embrevé ou concave 5—gueule de loup (fixée sur le montant embrevé et servant de liaison aux deux parties ouvrantes) 6—jet d'eau 7—table, appui ou base de dormant 8—montant mouton (rond) 9—petit bois 10—montant de rive ou de ferrage destiné à recevoir les pentures ou les paumelles 11—dormant ou cadre 12—penture ou paumelle 13—contrevent ou volet 14—crochet de contrevent en forme de esse 15—persienne 16—carreau.



Différents types de toits observés dans l'habitation québécoise: A—à pignon (peut être faible, moyen ou raide) B—à pignon central (peut être aussi hors centre ou en croix) C—à pignon en croupe D—à pignon avec larmiers E—en pavillon ou en croupe (peut être bas, moyen ou élevé) F—en mansarde à deux versants G—en mansarde à deux eaux et terrasse en croupe H—en mansarde à quatre versants I—en mansarde à quatre versants avec larmiers J—en appentis ou hangar K—à doubles versants asymétriques (salt box) L—toit plat à façade postiche (boom toon) M—toit plat avec égouttoir central N—voûté.

*L'architecture canadienne-française
est née du souvenir que nos aïeux
avaient gardé des choses de France:
et puis, en outre de l'adaptation
intelligente de nos maisons au milieu,
au climat et même aux modalités
des préférences particulières.*

Maurice Hébert, 1942.

*Nekatentakun Kawapishit tekushin eka
tshenistwapmat kettek wenu ute etan. —
Shash winnwa tsentumut ishinakunnit
ute. — Metatentakun eka law
kwetshipentatau tshetsi witshitishtaw mak
witshewantatishtaw.*

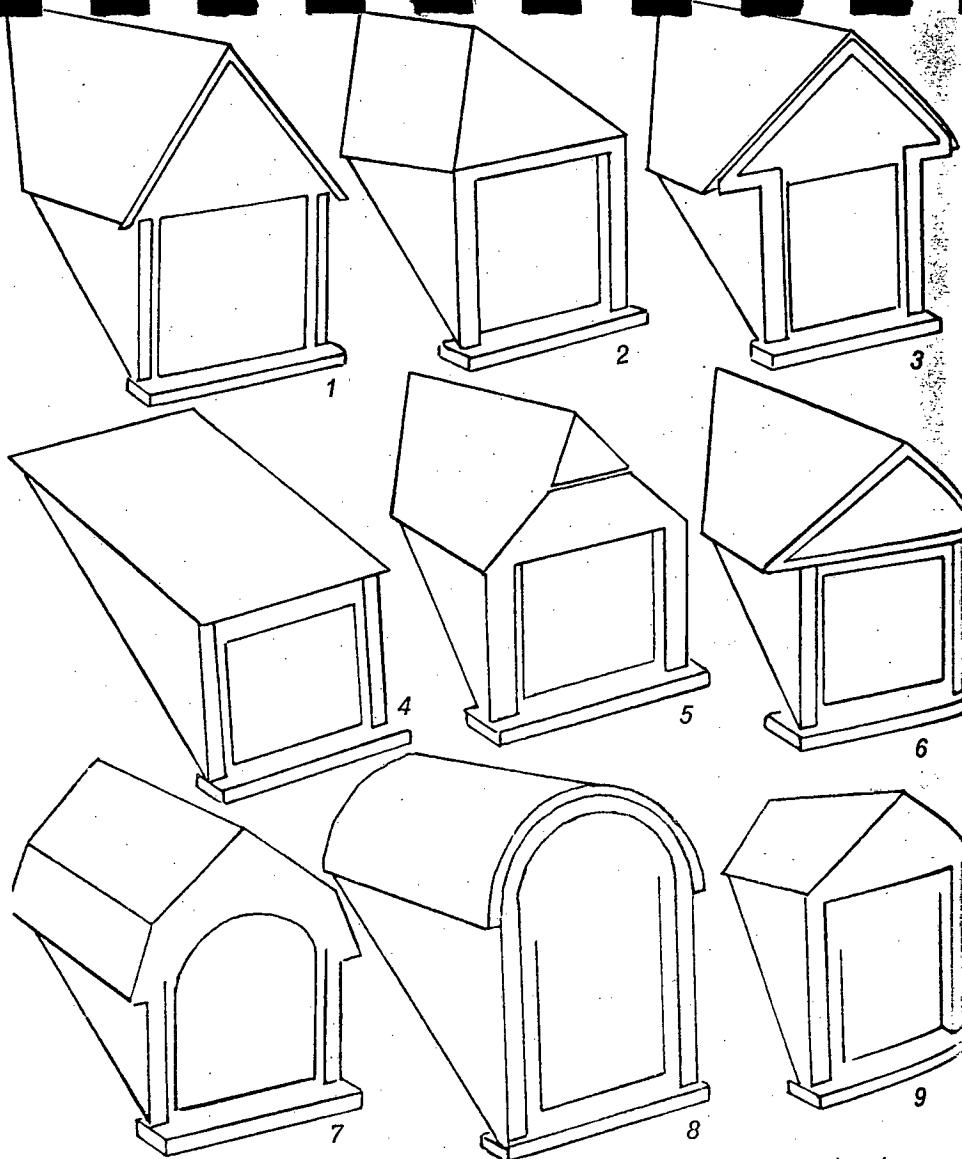
Pipin.

Adaptation.

*Le Blanc à son arrivée en Amérique,
n'a malheureusement pas reconnu
les civilisations parfaitement adaptées;
ceci à son propre détriment et
à celui des envahis . . .*

Pipin,
de la tribu des Montagnais, 1972.

l'habitation domestique au carrefour de plusieurs cultures



Différents types de lucarnes observées dans le paysage architectural québécois. Nous ajouterons celles qui caractérisent plus particulièrement l'époque victorienne dans le chapitre traitant de ce type de bâtiment.
1—à pignon avec saillie du toit 2—à croupe 3—à pignon avec retour
4—à une pente 5—à gablet 6—à fronton 7—à mansarde 8—victorien rond 9—à pignon sans saillie.

à l'aide d'une corde tendue sur la bille les lignes de débitage, corde préalablement passée à la chaux, à la suie ou à la craie, donnera de six pouces en six pouces les coups perpendiculaires. Puis l'équarrisseur, muni d'un outil à large taillant, fera sauter les rondeurs. Enfin, la pièce sera finie à l'herminette, à la varlope ou à la tille, suivant le besoin. Certaines billes bien retenues sur les tréteaux seront sciées en madriers ou en planches avec la scie de long, actionnée par deux hommes.

Mais très vite le colon français aura à sa disposition des moulins à scie hydrauliques qui vont de plus en plus satisfaire à ses besoins. En 1717, on en compte 6, en 1734, 52 et le nombre ira s'accroissant, surtout au XIXe siècle où la technologie du bois atteint un développement sans précédent: cette industrie devient alors la plus importante du Canada pour satisfaire un marché anglais de plus en plus exigeant en bois de sciage nécessaire à la construction civile et navale.

Les premiers moulins emploieront la scie à chasse qui, par son mouvement de haut en bas et de bas en haut, laisse des traces particulières sur les billes ainsi sciées. Ce n'est que dans la seconde moitié du XIXe siècle que la scie ronde remplacera graduellement le modèle précédent (C. 1850). Les marques de scie peuvent souvent nous aider à dater une charpente et une maison.

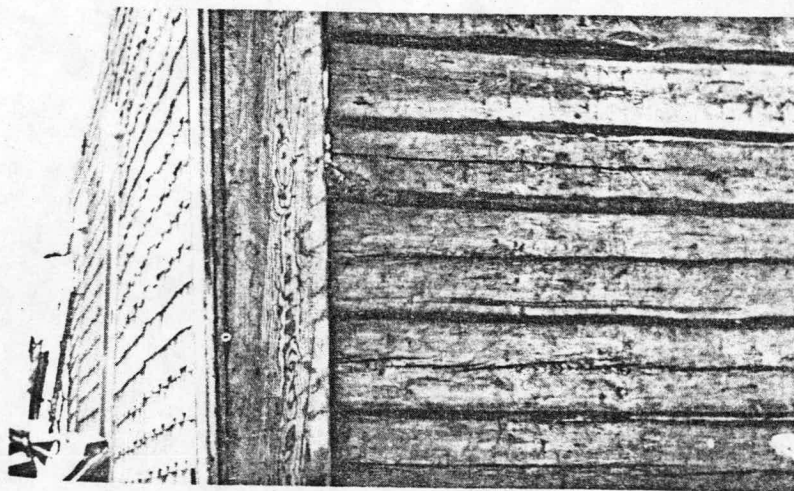
Dans les carrés, on utilisera le bois pour élever les murs; dans un premier temps, de gros blocs de pin de 8" d'épaisseur seront empilés les uns sur les autres, à l'horizontale; c'est la construction en pièce sur pièce, en madriers (ou peut-être en pieux) décrite dans les inventaires après décès. Vers 1840-60, les blocs diminuent à trois pouces d'épaisseur, mais la largeur suit celle des troncs débités. Un deuxième type caractéristique de la construction de la toute fin du XIXe siècle est appelé « charpente claire » (baloon frame). Il s'agit d'une construction en madriers verticaux distancés, recouverts de chaque côté de planches horizontales ou en diagonale. Le vide est rempli de sciure de bois et plus tard, d'isolant.

Enfin, on construira dès le XVIIIe siècle des maisons de colombages, c'est-à-dire en pièces de bois verticales, bien solidifiées sous la sablière et dont les entre-poutres seront remplies de pierre ou de hourdis (maçonnerie grossière). Dans le premier



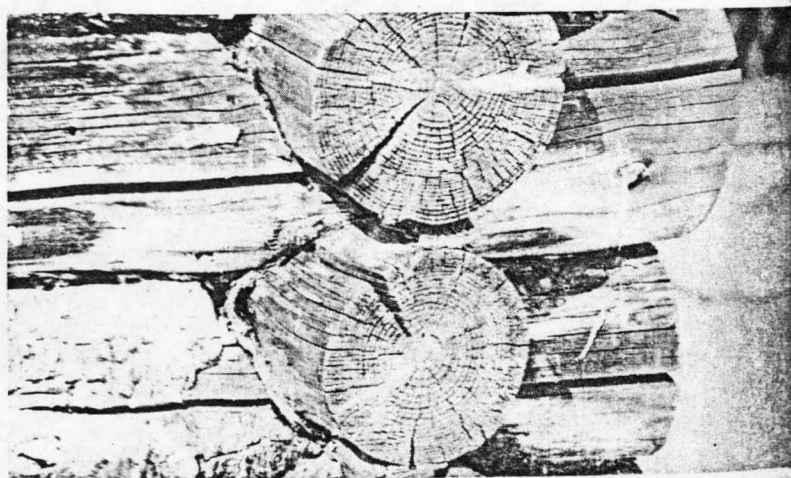
Le picots de chevilletes servira au XVIIIe et au XIXe siècles à retenir le crépi sur les murs. Des chevilles de bois franc de 2" de longueur seront plantées dans les madriers ou les pièces de cèdre (bois mou) soit en quinconce, soit en ligne, soit en désordre, de manière à bien soutenir le revêtement. Pour offrir une meilleure résistance, elles seront piquées obliquement. Remarquer aussi sur cette image l'étaupe (partie la plus grossière de la filasse de lin ou de chanvre) qui sert à boucher les interstices entre les pièces de bois. Ce sont là deux procédés qui se vérifient dans plus d'une maison rurale québécoise des siècles passés.

Vestige d'une maison en pièce sur pièce. Poteau vertical à coulisse recevant les tenons. On peut voir ici la faible épaisseur du revêtement de bardeau. C. 1820 pour de carré et C. 1900 pour le revêtement de bardeaux à motifs.



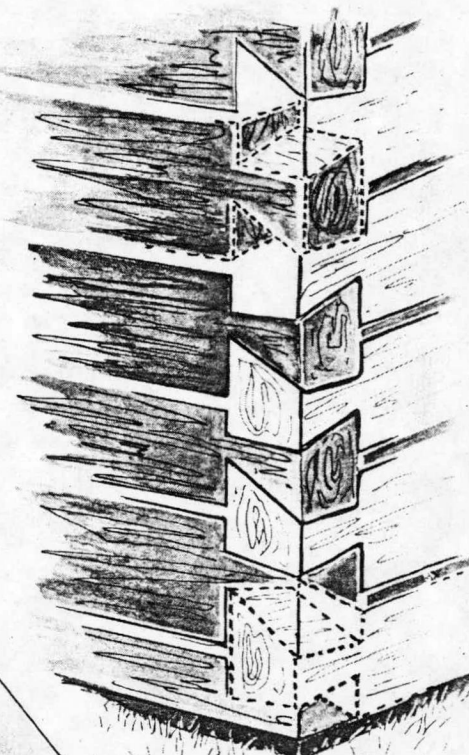
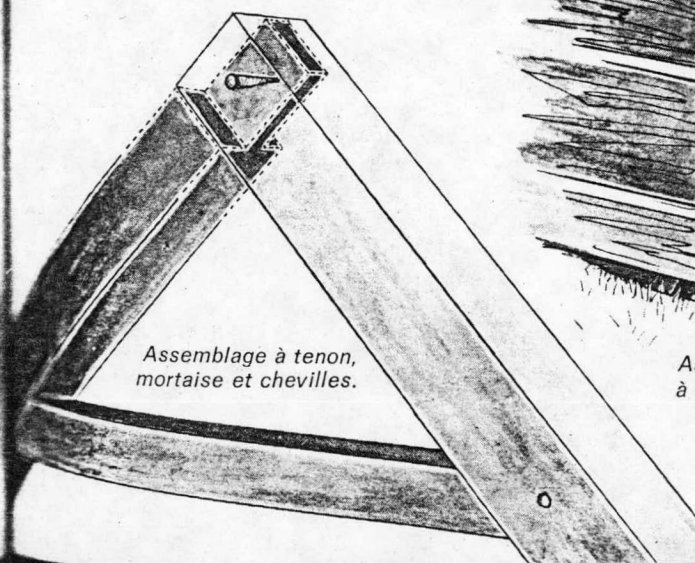
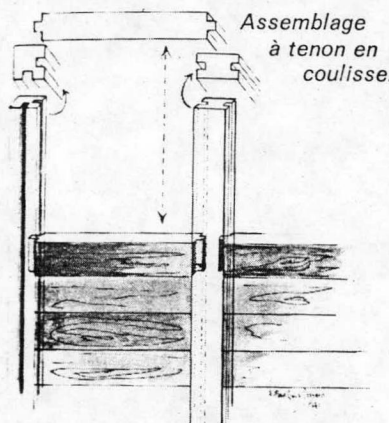


Construction en bois rond comme il s'en trouvera dans les camps de bûcherons, dans la forêt québécoise, au XIXe siècle. L'assemblage des coins pourra être plus recherché: à enclave en V et biseau, à mi-bois... Des billes variant entre 6" et 8", libérées de leur écorce et légèrement équarries sur deux faces seront empilées les unes sur les autres. D'inspiration américaine à partir du «Log Cabin» que nos voisins du sud hériteront des Scandinaves et peut-être aussi d'une tradition ancestrale difficile à saisir. De nos jours, ce genre de construction rustique est devenu un luxe que mettent à profit restaurateurs et hôteliers pour touristes dans les centres de villégiature.

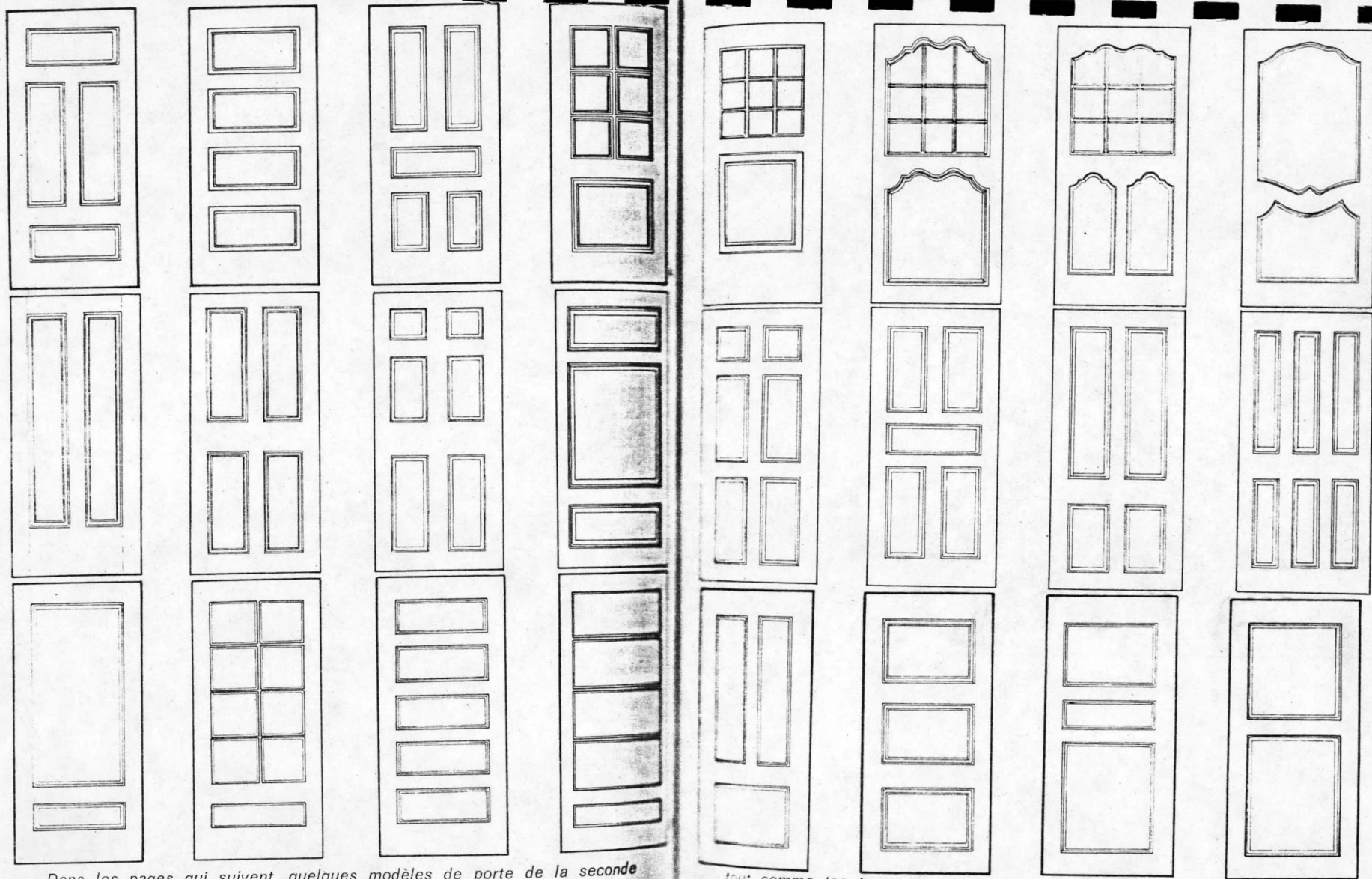


cas, on parle d'une maison de « colombages pierrotés »; dans le second, d'habitat « à la gasparde ». Ces deux modes de construction qui marient le bois et la pierre où le mortier ne semblent toutefois pas avoir connu une grande diffusion en Nouvelle-France.

Avant 1900, le bois de la charpente sera assemblé de trois manières: les carrés en pièce sur pièce à tenons seront glissés dans des poteaux verticaux à coulisses; ou encore, surtout au XIXe siècle, les coins seront à queue d'aronde comme en témoignent toujours de nombreux spécimens. Enfin, surtout dans les toits, on pourra voir l'assemblage à tenon mortaise et chevilles qui impressionnent beaucoup le néophyte qui visite pour la première fois un grenier de maison ancestrale ou



Assemblage à queue d'aronde.



Dans les pages qui suivent, quelques modèles de porte de la seconde moitié du XVIIIe et du XIXe siècle. Il faut noter que les plus vieilles portes intérieures de maison sont plus basses (entre 5'8" et 6'), alors qu'au XIXe siècle, suivant la mode de l'élévation des plafonds et des pièces, elles atteindront 6'5", 6'10". De plus, dans les portes anciennes, le panneau est composé d'une seule planche de pin, large et épaisse, souvent moulurée.

tout comme les traverses et les montants autour de ces panneaux qui sont richement ornés. Plus tard, (C. 1860-70), des moulures machinées appliquées remplaceront le travail à plein bois. Notons enfin que les vieilles portes ont un nombre limité de panneaux (2 ou 3 exceptionnellement 5) et que souvent ceux-ci sont chantournés dans l'esprit Louis XV et la partie supérieure est quelquefois vitrée.

notamment dans les pays de colonisation et en Gaspésie, sans doute à cause de la facilité à trouver sur place les bois requis, à travailler les billes et aussi à cause du faible coût de sa production. Signalons en passant, que cette popularité, tant au régime français que plus tard, tient du fait que le pays est peu industrialisé et ces tavaillons demeurent faciles à faire avec l'outillage rudimentaire dont on dispose alors.

D'autre part, leur résistance au milieu, froid, neige, pluie, vent, air salin, en feront dès le début un choix judicieux de la part des colons constructeurs. Le paysage architectural de la Gaspésie témoigne encore en 1972 dans un très grand nombre de maisons de pêcheurs de la justesse et de l'efficacité de ce matériau face aux éléments.

Les tavaillons, populaires dès le XVII^e siècle, seront tirés du cèdre, mais aussi du chêne, du noyer et du pin blanc. Il semble que ce soit surtout le thuya d'Amérique (cèdre), à cause de ses qualités spéciales (faciles à fendre en lamelles bien imperméables, pourrissant rarement...), qui jouira du plus grand attrait auprès des bâtisseurs. Un vieux coutre de charrie ou départoir (coutre emmanché) servira au « bardeleur » qui, serrant bien la bille de bois sciée, à cheval sur sa marotte (banc muni d'une espèce d'étau de pieds formé d'une branche recourbée), produira cet article indispensable jusqu'à ce qu'au XIX^e siècle, on mette à point la scie à bardeau hydraulique (6).

Les anciens bardeaux de bois sont rectangulaires, de douze à quatorze pouces de long par trois à six pouces de large et d'un demi-pouce environ d'épaisseur, comme en témoignent certains vestiges mis à jour au cours de la restauration de Louisbourg (7). Ce format se maintiendra sensiblement identique jusqu'à nos jours.

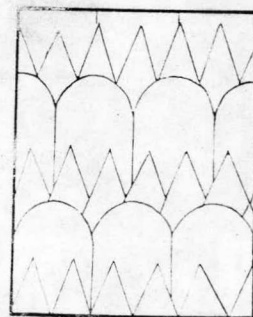
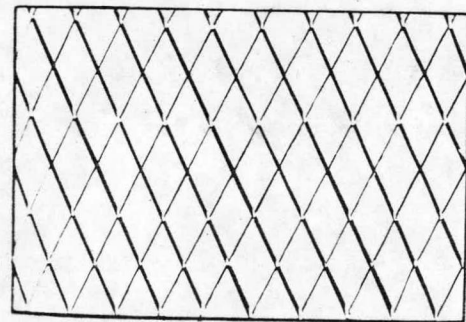
L'ouvrier-couvreur commence son travail par le bas de la toiture ou du mur et laisse un pureau (partie exposée aux intempéries) de trois à quatre pouces maximum comme le précisent devis et contrats. Le reste du bardeau, soit 9 à 10 pouces, sera

(6) Dans le *Mercure* de Québec du 17 août 1821, John Goudie, homme d'affaires de la Basse-Ville de Québec, du quartier Saint-Roch, met en vente son moulin à scie à vapeur, moulin qui comporte une scie spéciale pour la taille des bardeaux de toute grosseur.

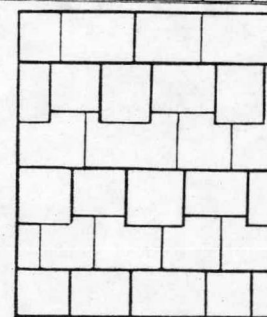
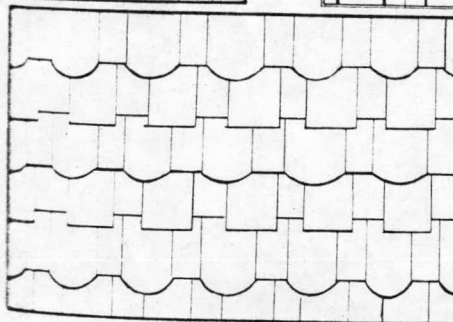
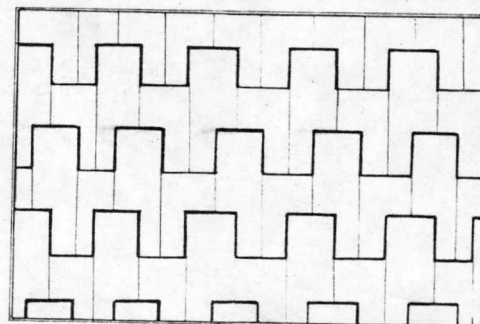
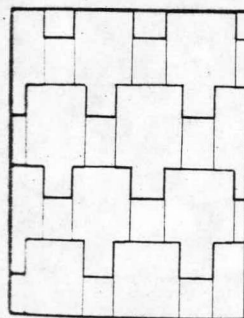
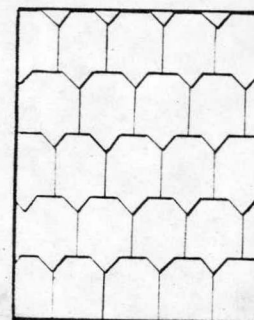
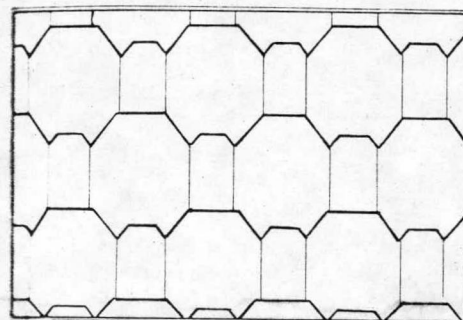
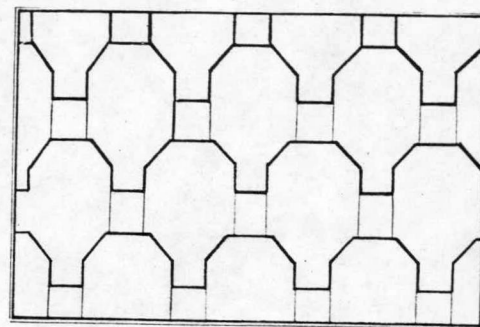
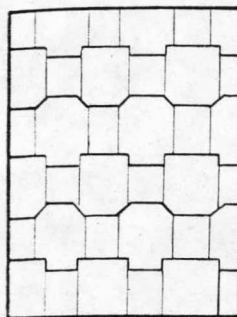
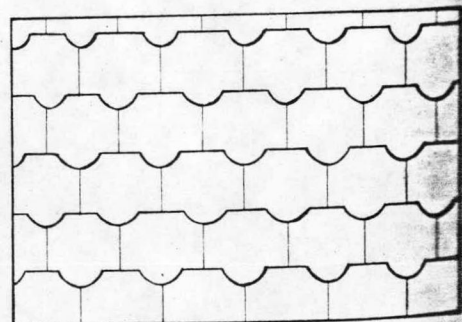
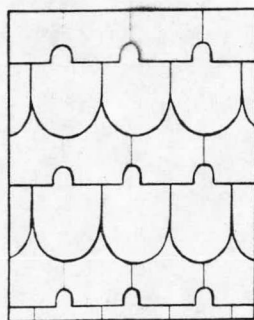
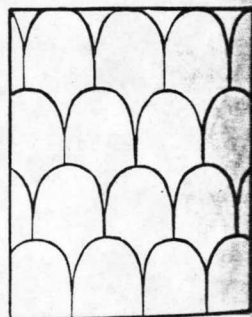
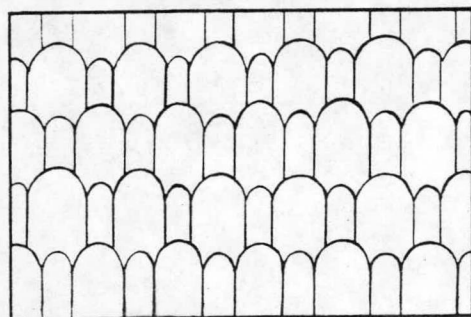
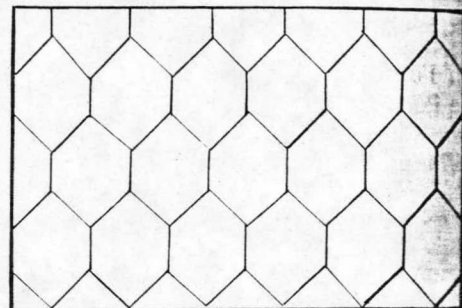
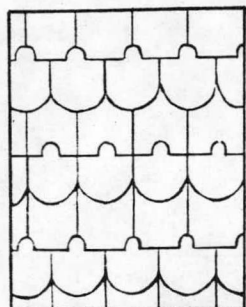
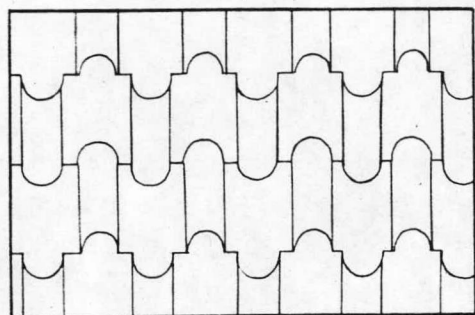
(7) Cf. Apt, vol. II, no 1-2 1970, p. 69, *Wooden Shingles from the Fortress of Louisbourg*, par Richard E. Cox, archéologue.

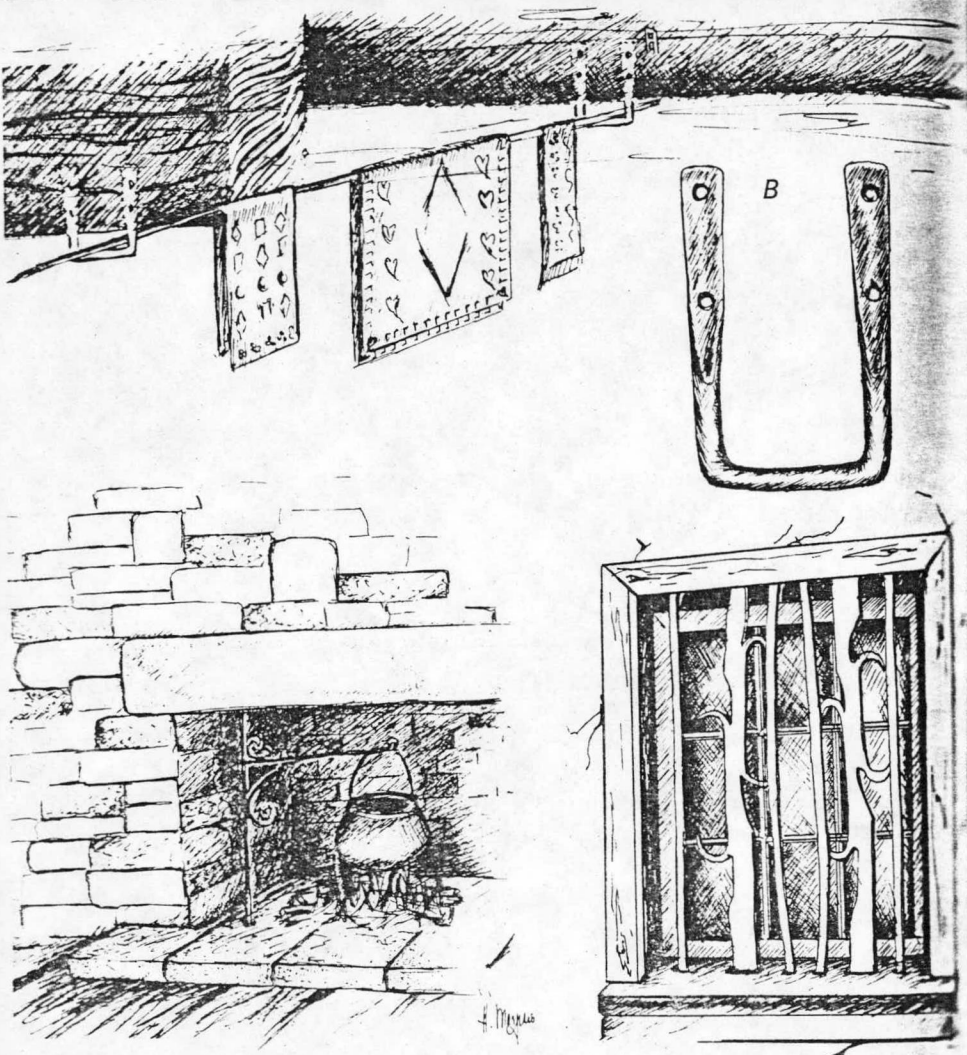
bien couvert et bien cloué pour assurer l'étanchéité et la résistance aux vents.

L'utilisation du bardeau sera constante chez nous. Dans le dernier quart du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, on ne se contente plus de le façonner selon la tradition, c'est-à-dire en planchettes rectangulaires parfaites, de différentes largeurs. Le goût victorien optant pour une surcharge du décor popularisa la mode, pour ce matériau et amènera certains artisans à réaliser des bardeaux et des assemblages multiformes. Odilon Lefebvre (décédé en 1940), de Saint-Antoine de Tilly, va se spécialiser au tournant du siècle dans ce genre de matériau de revêtement de carré vraiment farfelu, comme on l'observe sur certaines maisons du comté de Lotbinière, de Portneuf, et de la région de Québec. La demeure de Cyrille Chrétien, à Sainte-Croix de Lotbinière, nous offre encore en 1971 un véritable échantillonnage de la production machinée de Lefebvre.

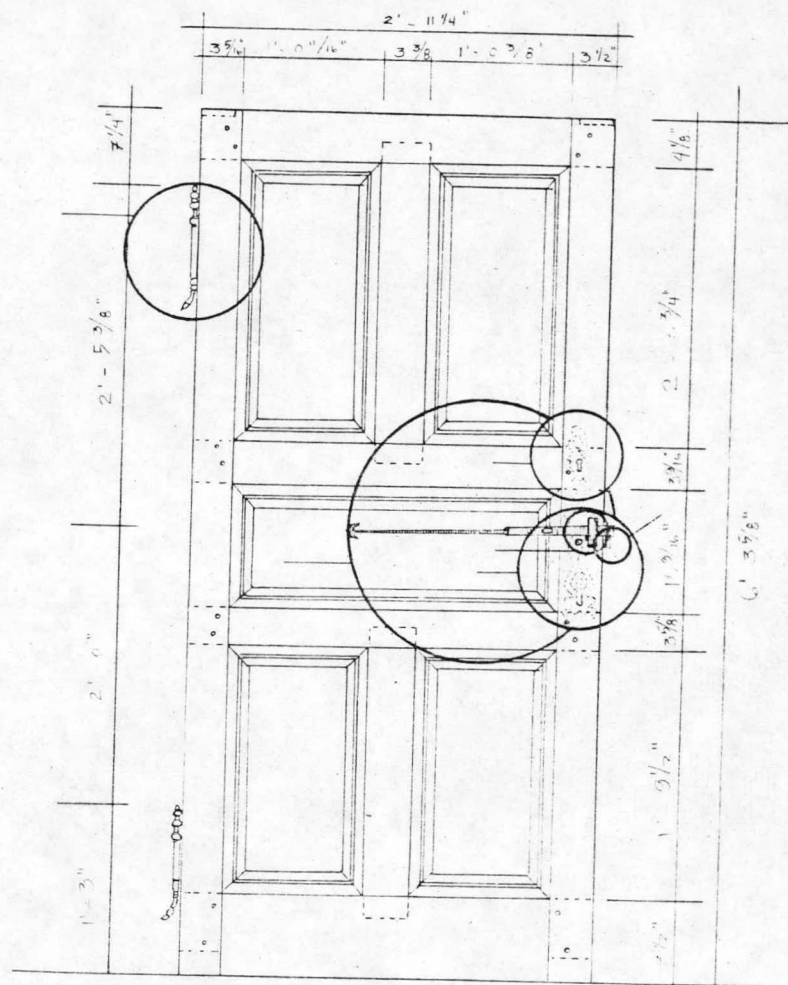


Le bardeau de cèdre servira à couvrir la toiture, mais on va l'utiliser aussi beaucoup, surtout au XIX^e siècle, pour revêtir les murs extérieurs. A la fin du siècle dernier et dans le premier quart du vingtième, l'épureau (ou pureau) fera l'objet d'un travail spécial, d'un découpage à la machine et l'assemblage de ces tavaillons de dimensions identiques formera des dessins assez particuliers comme en témoignent les quelques planches de motifs qui suivent. Certains murs observés sur des maisons de chez nous, grouperont jusqu'ici six ou sept modèles différents; dans l'esprit fin victorien. On peut alors parler de l'âge d'or du bardeau.

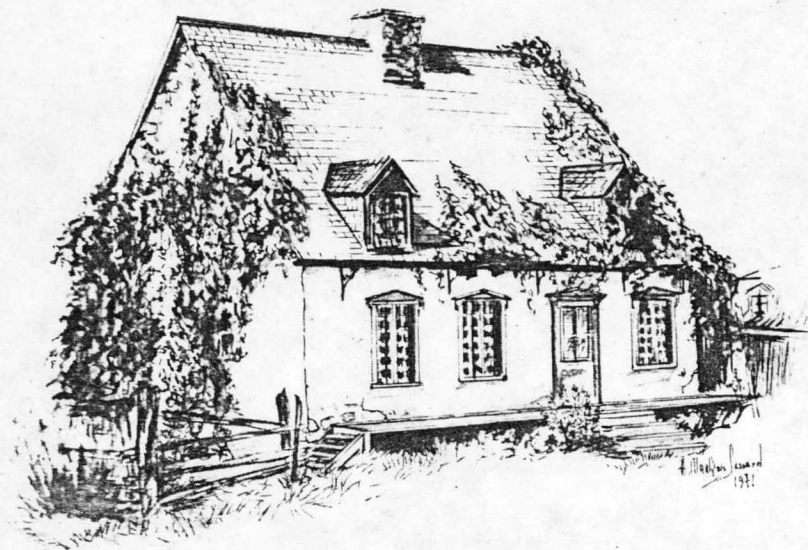




Bien sûr, la maison traditionnelle va comporter un grand nombre d'articles en fer forgé; qu'on pense, entre autres, aux ustensiles d'âtre, à la potence (comme on peut la voir ici) et à la crémaillère... Nous avons, dans ce dessin deux accessoires moins fréquents: A—hermes de fenêtre; B—supports de piron pour perches de bois. Celles-ci seront clouées aux poutres, près du foyer, et la perche qu'on y passera permettra de retenir le linge à sécher ou certains légumes, à l'occasion.

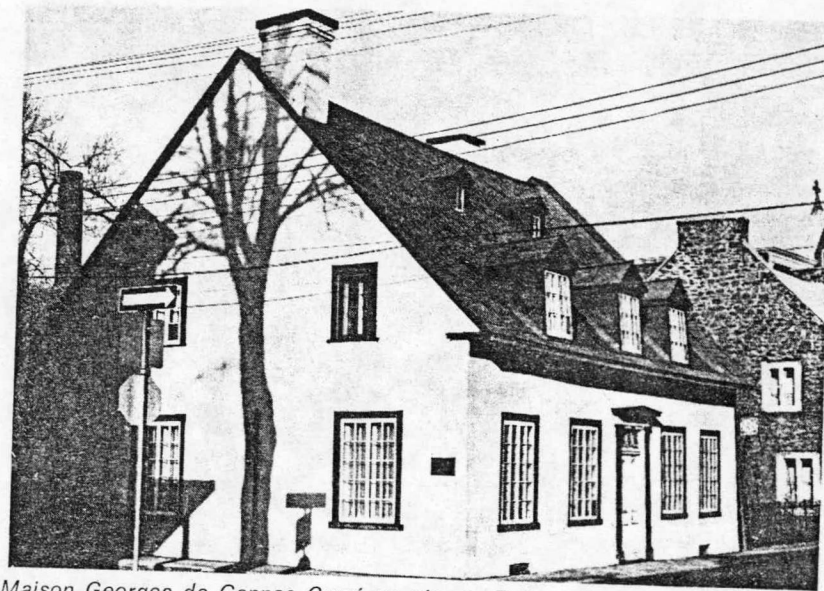


Porte de la fin du XVIII^e siècle dont les panneaux sont embrévés dans le bâti. Le panneau est cette partie enfermée entre les montants et les traverses. En gros, dans les portes du XVIII^e siècle, les moulures ornant le tour des panneaux seront tirés à même le bois des traverses et des montants, alors qu'au XIX^e, surtout dans la seconde moitié, elles seront appliquées. Le serrurier-forgeron exercera son art avec beaucoup d'habileté pour réaliser les fiches, les entrées de serrure, les poignées, et autres articles qui ferront la porte. Chacun des cercles identifiés correspond à un gros plan à l'échelle du détail dans les pages suivantes. Tous ces articles se retrouvaient à plusieurs exemplaires dans la maison de l'habitant ou du citadin du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e.



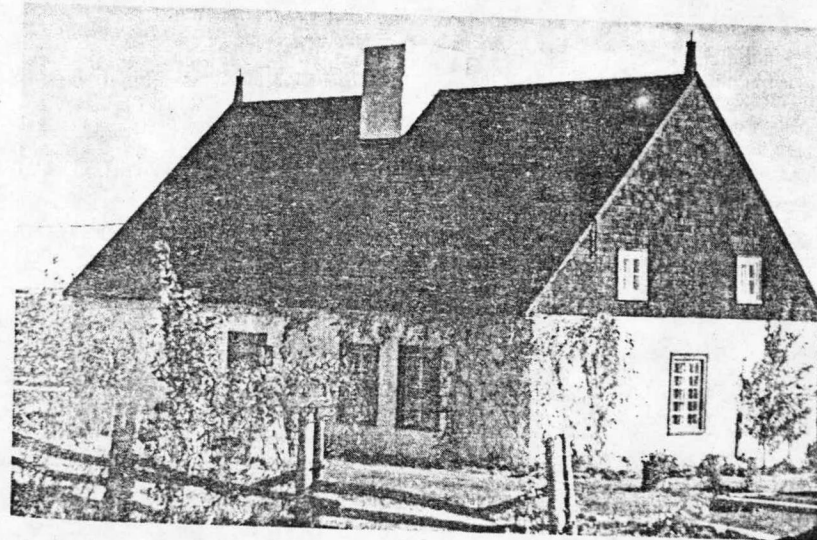
Maison Soulard, de Neuville. Bel exemple d'architecture domestique en pierre, d'esprit français de la première moitié du XVIIIe siècle.

Il ne faudrait cependant pas croire qu'au cours de cette période, nos ancêtres ne modifieront pas leur logis suivant les besoins. Petit à petit, certains éléments structuraux changeront pour adapter le carré au lieu. Ce n'est cependant qu'à la fin du siècle de la Conquête que l'expérience du Canada et le nombre imposant d'améliorations apportées aux modèles originaux changeront pour beaucoup le caractère initial de la demeure française et donneront un modèle qui pourra affronter les rigueurs de l'hiver tout en respectant la cadence climatique: c'est la maison québécoise, issue des conceptions françaises, de l'adaptation de ces types d'habitats, mais aussi suivant certaines influences anglaises et américaines incontestables que nous étudierons au chapitre suivant.

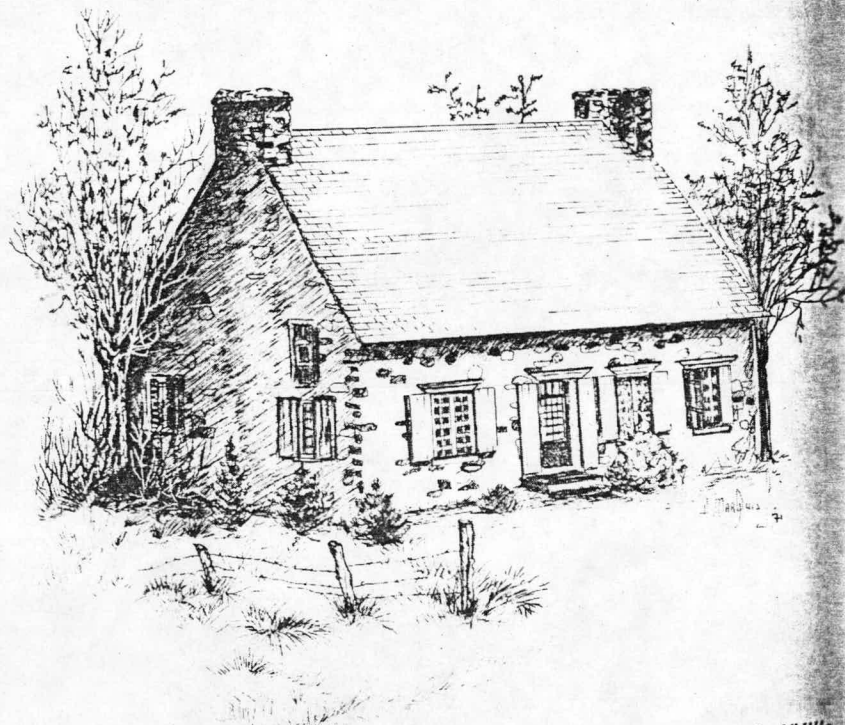


Maison Georges de Gannes. Carré en pierre. Toiture à environ 48°, coupe-feu, cheminées en chicane. C. 1756. Trois-Rivières.

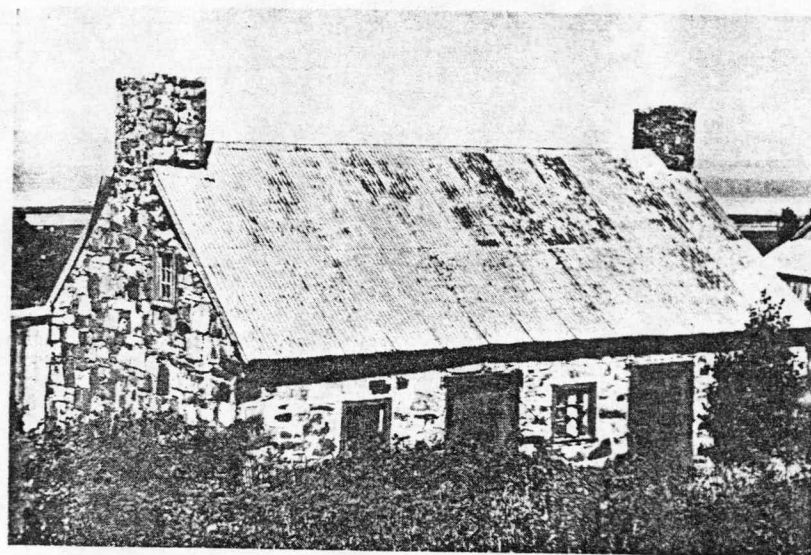
Maison de pierre de la première moitié du XVIIIe siècle. Saint-François, Ile d'Orléans.



Il faut s'empresse d'ajouter que la gamme des modèles sera encore plus large qu'on est habitué de le croire. Dans la seule région de Québec au XVIII^e siècle, on a pu remarquer une maison rectangulaire, longue, tranquille et paisible et dont le toit s'égoutte sur deux ou quatre « eaux ». On retrouve aussi un habitat à pignon simple, de forme un peu plus lourde que celle d'esprit normand: c'est la maison de « Portneuf », dont les spécimens Soulard, de Neuville, Marcotte, de Cap-Santé ou même Gravel, sur la Côte de Beaupré, restent des exemples assez représentatifs. Il s'agit en fait d'un modèle intermédiaire entre celui d'esprit breton à Montréal et l'autre de souche normande, pour Québec et dont la ligne générale suit étrangement un type « Percheron ».



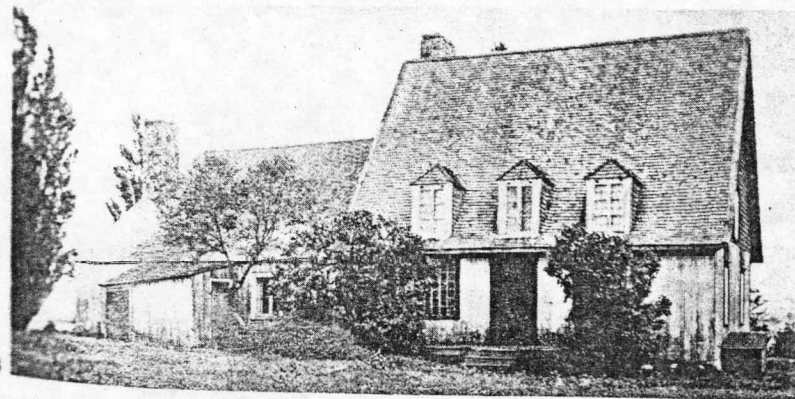
Maison Lorrain d'esprit français, en pierre, de la première moitié du XVIII^e siècle. Bon exemple de construction domestique de la région de Montréal, suivant incontestablement des influences bretonnes. Laval-des-Rapides, Ile Jésus.



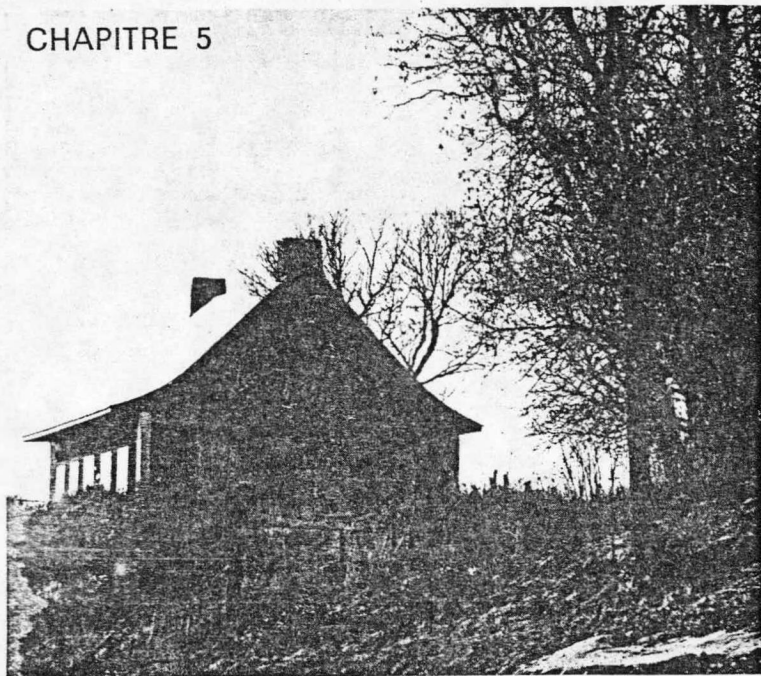
Structure de pierre à Saint-Roch-des-Aulnaies, qui s'apparente beaucoup à la chaumière bretonne. XVIII^e siècle.

Manoir Dénéchaud, à Berthier-en-Bas, dans l'ancienne seigneurie de Bellechasse. Cette maison servira de modèle à la construction de la maison unifamiliale Kinsmen (1971) tirée au hasard à la fin de l'Exposition Provinciale de Québec. Cette structure probablement du XVIII^e siècle, assurément d'esprit français, tombe aujourd'hui en ruine. Il faudrait par moment que le gouvernement intervienne pour rappeler à certains propriétaires, ou mieux les aider, à sauver certains spécimens architecturaux qui appartiennent au patrimoine des Québécois.

A et B—photo vers 1925 C—photo en 1971.



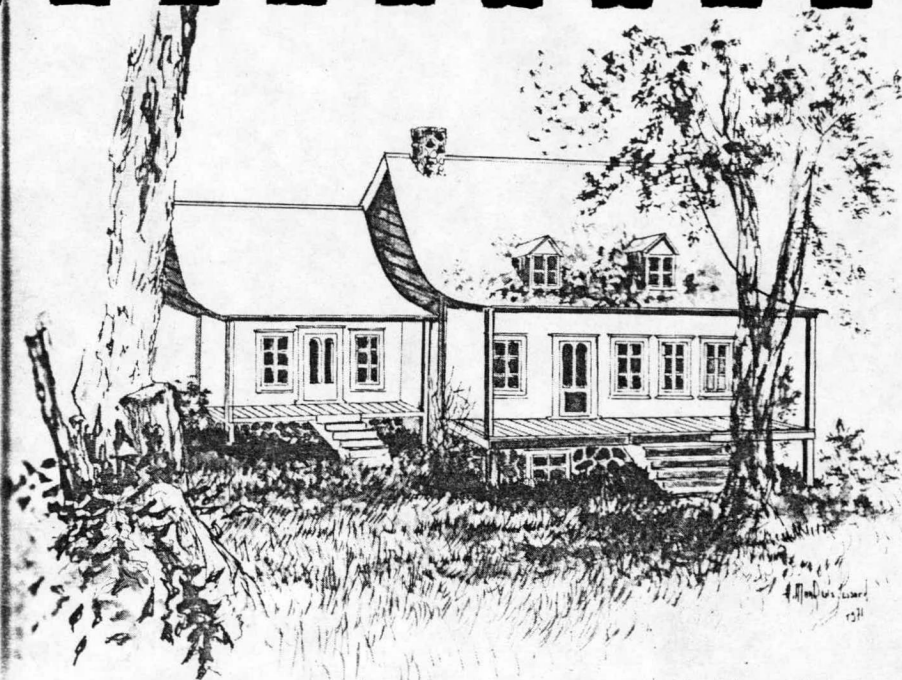
CHAPITRE 5



Profil du modèle québécois.

Qu'entend-on au juste par maison québécoise? C'est, en fait, un modèle d'habitation domestique qui résulte d'une adaptation presque complète du genre d'habitat que nos ancêtres avaient hérité de France. Après plus d'un siècle et demi de tâtonnements, d'expérimentation, d'échecs mais aussi de réussites le colon canadien, le petit peuple met au point son mode de logement pour bien affronter le pays de l'hiver.

Bien sûr, la mise au point d'un foyer convenable au lieu ne s'est pas effectuée en un court laps de temps; le passage du modèle inadapté à celui mieux équipé pour résister au climat ne s'est pas accompli du jour au lendemain. Pendant tout le XVIIIe siècle, la maison traditionnelle française connaît une série d'améliorations, faisant suite à une nécessité si on veut survivre et vivre agréablement. Plusieurs changements, peu importants en soi, mais considérables, additionnés les uns aux autres, modifient petit à petit le caractère original de cette maison d'esprit français.



Modèle «québécois».

Maçons, menuisiers, profitent de l'expérience des artisans d'hier sur tout le territoire: les échanges d'idées et une circulation dans les différentes villes et villages, certaines manifestations religieuses où tous les corps de métiers se retrouvent (fêtes et processions), autant d'aspects qui peuvent finalement expliquer la mise en commun des expériences et la mise au point d'un modèle sensiblement uniforme à travers le territoire du Canada français, nouvellement conquis, fin XVIIIe et début XIXe siècle.

La maison québécoise qui voit le jour entre 1780 et 1820, selon les régions, sera adaptée, non seulement au climat, mais au territoire et aux moeurs des gens.

Cette maison qui réussit, l'hiver, à conserver un micro-climat intérieur presque parfait pour l'être humain, devient vite un feu, une chaleur, une étape d'amitié dans le froid. En pleine tempête de poudrerie, à la lampe à l'huile de phoque, ou à la chandelle, on chante le printemps, l'été, l'amour et on danse. Il semble que la période 1780-1820 soit une sorte d'âge d'or pour notre peuple sur différents plans. La rupture avec la

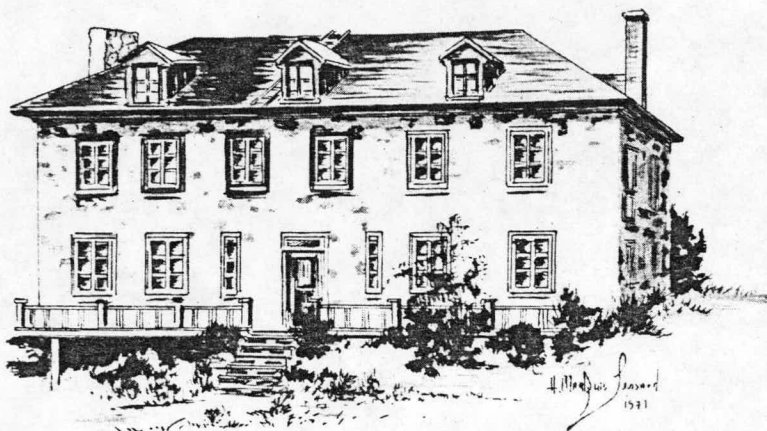
*Tous ces décors de tôle et de bois sur ma maison
victorienne, ça tient avec un brin de rien.*

Un tel de Montréal



Maison qu'on pourrait étiqueter québécoise puisqu'elle en possède plusieurs éléments, mais qu'on doit davantage rattacher à des influences américaines sur le plan formel. Le géométrisme des murs de pignon, le perron-galerie accroché à la façade et protégé par un garde-soleil, l'emploi du déclin, le volume de l'ensemble, voilà autant d'éléments qui rejoignent un habitat popularisé en Nouvelle-Angleterre dans la seconde moitié du XIXe siècle. On ne peut indiscutablement nier l'impact de ce modèle sur notre paysage architectural domestique de la fin du XIXe siècle. Saint-Denis-sur-Richilieu. C. 1900.

*la conquête
et
l'apport anglais
dans
notre architecture
domestique
(1760-1900)*



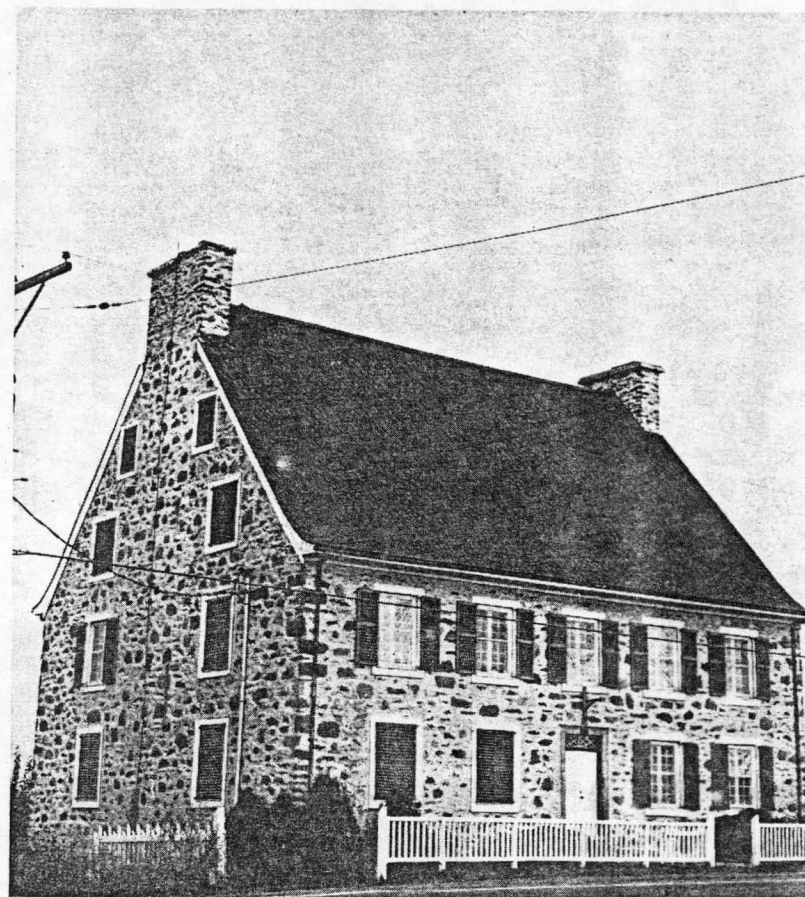
Maison Saint-Pierre, Saint-Jean-Port-Joli. Monumentale d'esprit anglais.
C. 1765.

La maison monumentale

La maison « monumentale » apparaît comme le premier type d'habitation qui pousse après la Conquête, faisant suite à des influences culturelles nouvelles. Il s'agit en fait d'un carré de pierre imposant, aux murs de 24' à 30' d'épaisseur et à deux ou trois étages.

Il est toujours surprenant de voir surgir de tels édifices en pleine campagne, comme c'est le cas à Saint-Jean-Port-Joli. Saint-Roch des Aulnaies, Saint-Pierre-les-Becquets, Sainte-Angèle de Laval... Mais on va les retrouver surtout dans la région de Québec et de Montréal qui deviendront les centres des brasseurs d'affaires au XIXe siècle.

Donc, de 1760 à 1840-50, suivant sans doute des réalisations d'architectes anglais « fraîchement » débarqués au pays et le mimétisme de nos constructeurs, un type aux dimensions imposantes comme son nom l'indique voit le jour chez nous. Il ne faudrait cependant pas croire que ce genre de maisons va croître en nombre à la fin du XVIIIe siècle et dans la première moitié du XIXe. On peut en compter une centaine tout au plus, à travers le territoire actuel de la province de Québec.



La maison Chavigny de la Chevrotière, propriété actuelle de M. J.-O. Vandal, date de 1817 et reste un bel exemple d'architecture domestique monumentale mais d'esprit français. On sent bien dans ce carré les lignes de la Renaissance et du classicisme (néo-classique d'esprit français). Depuis plus de huit ans, M. Vandal s'occupe minutieusement de la restauration. La façade a 20 pieds de haut, le toit 30 pieds de pente, la longueur de la façade est de 50 pieds et la profondeur, de 40. Cette maison de bourgeois comporte 45 fenêtres. Les boiseries intérieures suivent le répertoire néo-classique et les portes sont suspendues par des pentures hélicoïdales; quatre cheminées. Spécimen de construction (charpenterie, boiserie, division intérieure...) unique et exceptionnel. Il faut admirer la patience et l'énergie de M. Vandal, d'un particulier qui investit temps et argent pour faire de cette demeure un monument authentique où il fera bon vivre.



Cottage anglo-normand, au lac Saint-Augustin dans le comté de Portneuf.

La villa anglo-normande

Un deuxième type d'habitation d'origine anglaise qui apparaît dans notre réalité architecturale domestique au XIXe siècle (C. 1830 à 1880), a été baptisée par Gérard Morrisset « villa anglo-normande ». Cette désignation vient sans doute du fait que ce type possède un toit à quatre versants, comme dans ces maisons ancestrales d'origine normande et d'autres régions du Nord-Est de la France qui caractérisaient notre paysage architectural au temps du régime français. Le qualificatif « anglo » s'explique à coup sûr par le fait que la pente de ce dernier modèle sera beaucoup plus douce et que le carré et l'aménagement intérieur suivront incontestablement un patron anglais. Enfin, on parle de « villa » plus que de maisons simplement à cause de l'allure « cottage », campagnard et



La maison Turcot, à Sillery, a été construite en brique d'Ecosse. Beau spécimen de cottage anglo-normand qui se marie bien avec l'environnement naturel. Tout le complexe (maison, bâtiments et jardins) dans ce genre de construction suivent toujours l'esprit anglais. (C. 1845). Photo Pierre Pelletier.

rustique de ce genre de construction. Lorsqu'on arrive devant une villa anglo-normande, on a beaucoup plus l'impression de visionner un chalet ou quelque résidence d'été tellement ce genre de structure se marie bien avec le décor naturel environnant qu'on a mis en valeur. En effet, la plupart de ces habitats se situent à un endroit où le site a son importance, généralement à l'extérieur des grands centres, dans ce qui devait être au XIXe siècle une banlieue paisible et tranquille.

On compte aujourd'hui environ 200 à 250 villas de ce genre dont la variété des silhouettes est à peu de chose près inexistante. On peut les comparer à ce que les spécialistes canadiens ont appelé « Ontario Cottage », à ces villas ontariennes qui vont pousser vers la même époque, suivant des influences semblables. Il s'agit en fait d'un « cottage Regency », d'un genre d'architecture campagnarde, qui fleurira en Grande-Bretagne dans le premier quart du XIXe siècle. Le modèle québécois et canadien anglais se distinguera finalement peu de ce qu'on pourra retrouver en Angleterre à cette époque sur le plan formel.

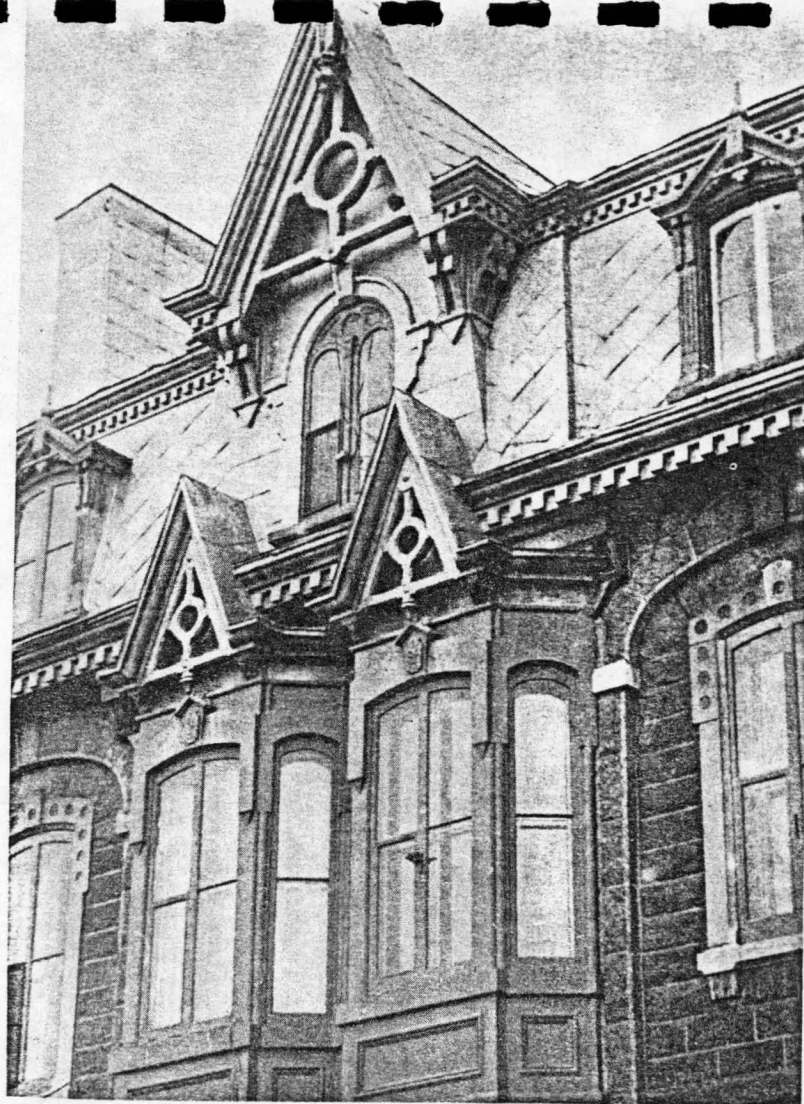
felue, les tourelles ornées de larges baies, les toits aux formes les plus variées et aux angles les plus inattendus, voilà autant d'éléments qui accrochent nécessairement le regard et qui atteignent par leur juxtaposition dans une même structure l'effet visuel tant recherché. Et au lieu de viser à l'unité en faisant usage de formes ou d'éléments qui se balancent, s'équilibrent et s'intègrent les uns aux autres, on travaille pour obtenir le plus de contraste possible entre chaque partie juxtaposée en acceptant les combinaisons de formes irrégulières et d'éléments visuels.

Cet art d'imitation, d'allégorie, que permet l'aisance de l'époque à une classe quand même bien particulière et assez restreinte de gens, chez nous se complaît dans les volumes surchargés par ce mélange de formes, de couleurs, de matériaux dans un carré imposant qui vient témoigner manifestement aux yeux de tous de la prospérité et de la réussite. Et ce goût de la surcharge, pour l'architecture « décor de théâtre » se concrétise aussi dans l'ornementation qui complète la finition de ces édifices et qui rejoint finalement les objectifs présentés antérieurement. Chaque partie sera l'objet d'une attention spéciale: les dentelles de bois ou de tôle, les toupies, les modillons, les clôtures, les balustrades et les supports en fonte, les tourelles postiches à créneaux, les mâts en fer de lance, les frontons, les consoles, les denticules, les bardeaux de bois ou de tôle chantournés ou à motifs, les appareillages farfelus de brique et de pierre dans les linteaux ou dans les coins, tout ça n'est que peu de chose finalement par rapport à une réalité plus complexe.

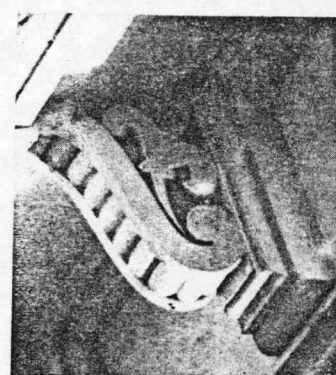
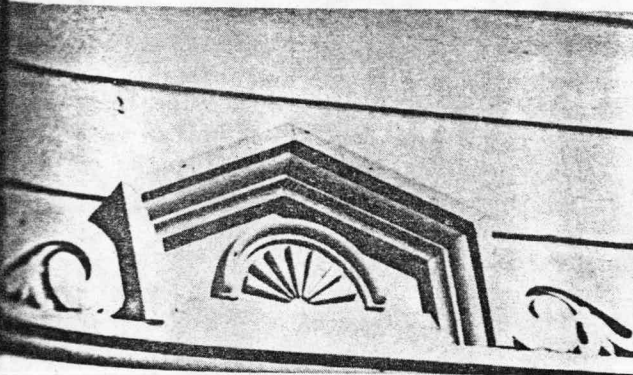
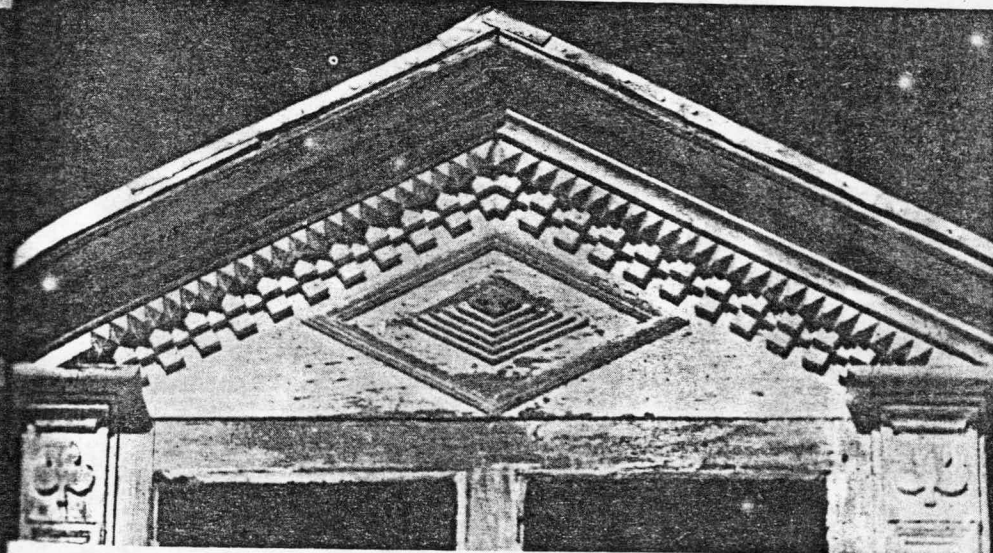
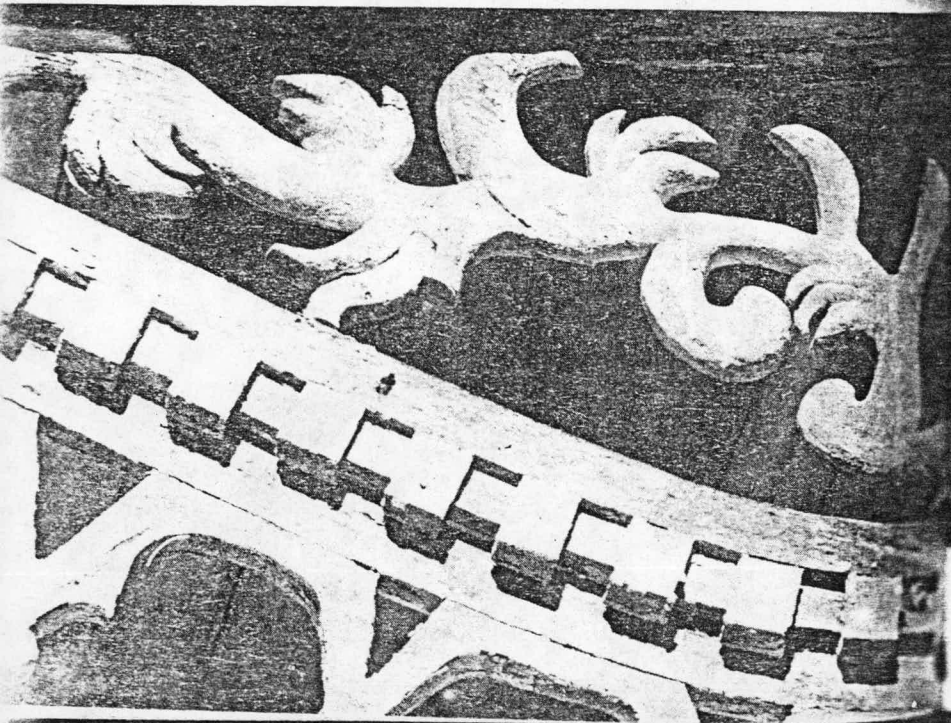
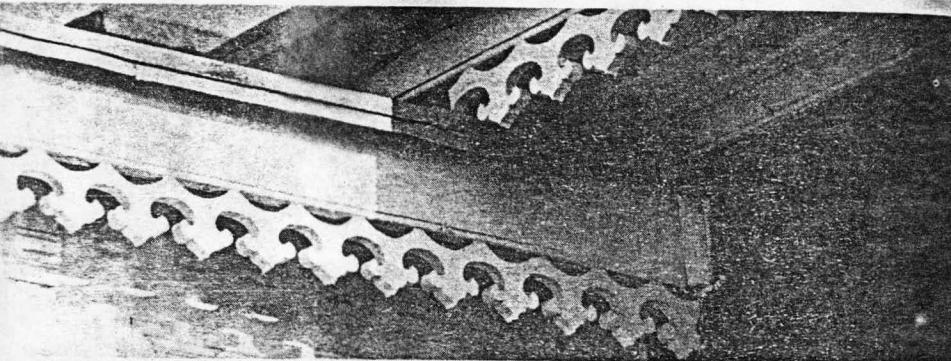
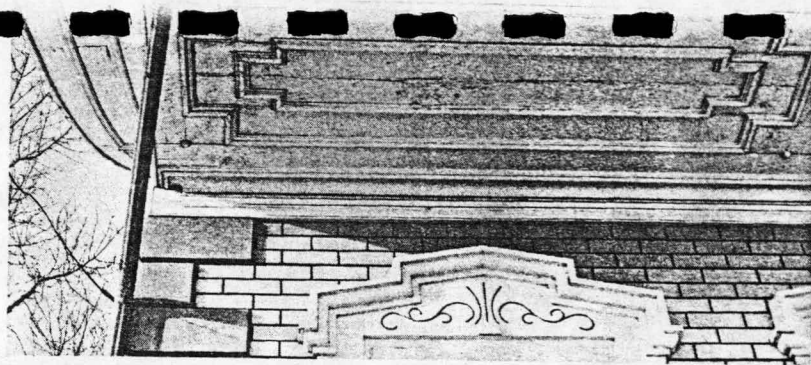
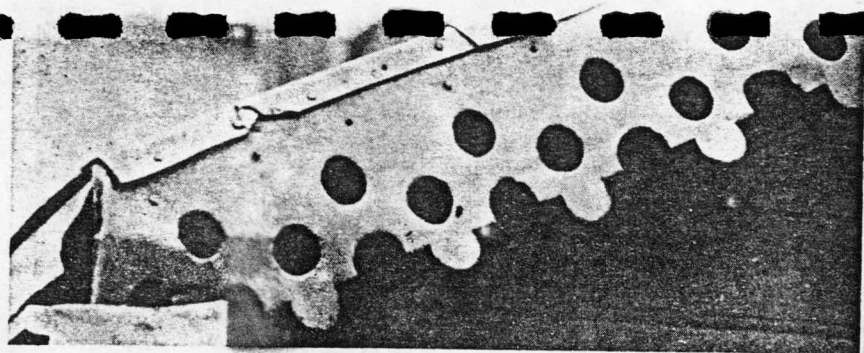
Tours, colonnes, arches, pignons observatoires ou belvédères, fenêtres panoramiques, bow-windows, coupoles, corniches, fenêtres palladiennes ou de forme ogivale dans l'esprit gothique, voilà quelques autres éléments qui viennent surcharger ces structures.

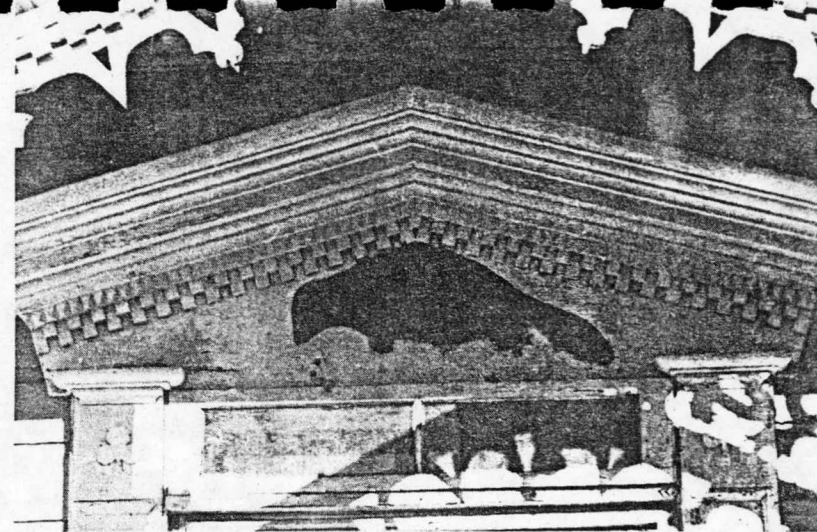
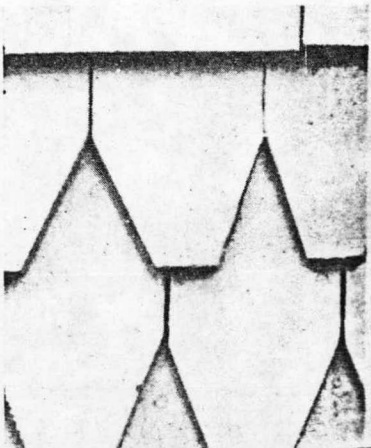
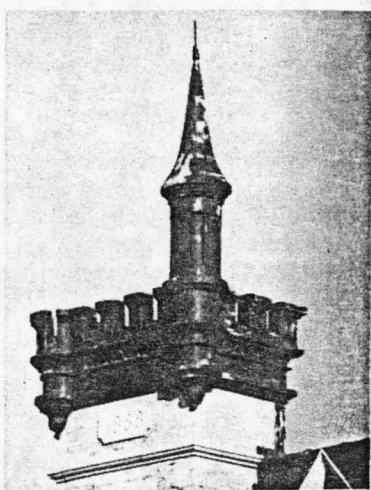
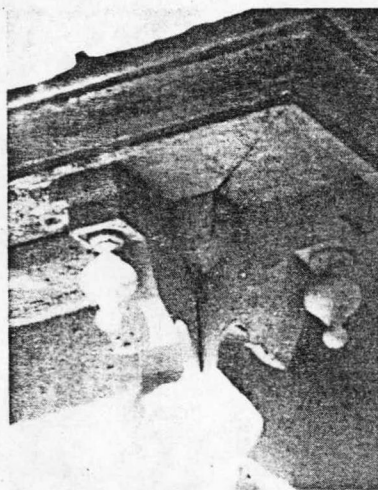
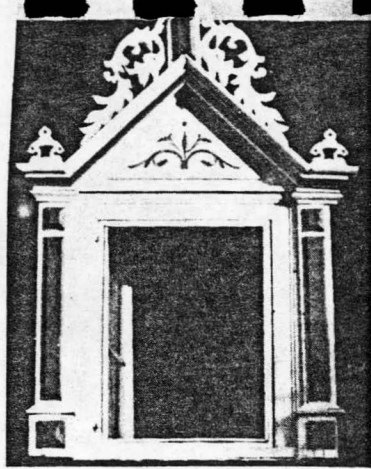
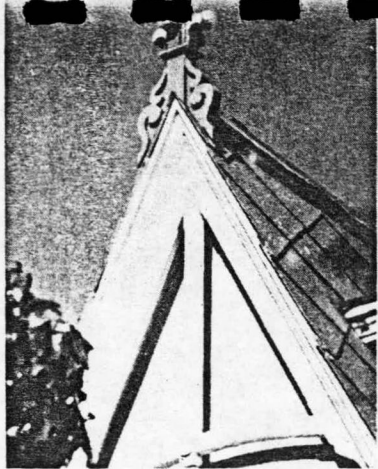
Une troisième grande caractéristique de l'architecture domestique victorienne touche aux techniques de constructions particulières, aux matériaux utilisés et aux nouveaux modes de chauffage qui se diffusent en ces temps.

Parmi les techniques de construction nouvelles, il faut parler de celle qui fait usage de la brique sur trois épaisseurs reliées entre elles par des boutisses de métal ou de tôle, séparées d'une mince couche d'air. Nous avons déjà parlé de ce procé-



L'architecte ou constructeur de la période victorienne cherche vraiment à surcharger ses oeuvres d'une variété de motifs empruntés aux répertoires des grands styles et «saisonnés» pour la circonstance. Chaque partie de la façade sera l'objet de quelque signolage: frise, chambranle, corniche, portes, fenêtres, tourelles seront ornées de dentelle de tôle ou de bois ou d'ornementation machinée. Les «bow-window», les tourelles et certaines sections du carré en saillies briseront les surfaces planes des murs; même les souches de cheminées et les gardes de galerie seront prétexte à une décoration.





dé au chapitre de l'adaptation à l'hiver et aux matériaux. Il faut aussi parler de celle qui fait usage du bois (carré de madriers ou charpente claire recouverte de planches) qu'on protégera d'un mur de brique, à la fin de la période (C. 1890).

Parmi les matériaux nouveaux, il faut signaler entre autres, l'asphalte, pour imperméabiliser les toits et le goudron qui se diffusent comme mode de couvrir à la fin du XIXe siècle, autant d'améliorations qui vont permettre d'adoucir et même d'aplanir les toits qui pourront quand même bien résister aux éléments.

Mais c'est surtout dans la popularisation de matériaux anciens, jadis employés avec réserve chez nous et dans leur présentation, leur appareillage ou leur pose qu'on perçoit la « nouveauté » sur ce plan aux temps victoriens. La brique, qui n'avait jamais tellement attiré l'attention de nos constructeurs, surtout pour ériger les carrés, devient une véritable marque de commerce de l'architecture du milieu et de la fin victorienne. Différentes couleurs de briques locales et importées, l'appareil spécial et recherché permettront, en usant de ce matériau, de créer des effets visuels assez extraordinaires, comme on peut le vérifier dans plusieurs façades de maisons de villes élevées dans cet esprit à la fin du XIXe siècle, notamment dans les jambages et les linteaux de portes et de fenêtres, les coins et les corniches, les souches de cheminées.



Maison à toit mansard à quatre versants avec larmiers débordants et peron-galerie. Sainte-Foy (C. 1870).

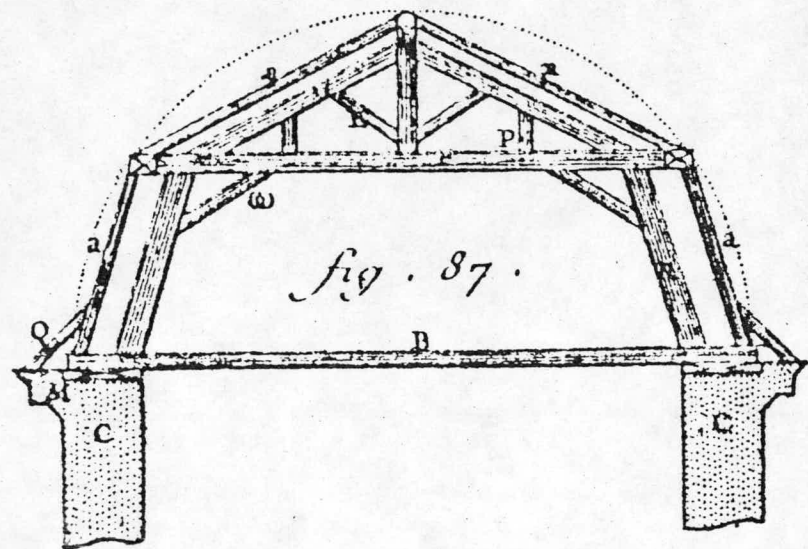
La mansarde

S'il est un type de maison qui connaît une grande popularité dans la seconde moitié du XIXe siècle, c'est bien celle que l'on appelle communément « mansarde », à cause de la forme particulière de son toit composé d'un terrasson à pente douce et du brisis plus ou moins incliné et plus ou moins galbé à sa base par le coyau et plus ou moins prolongé au-delà de la verticale du mur. Ce genre de toit dont l'origine se perd dans le moyen âge européen a été faussement attribué à l'architecte François Mansart (1598-1666) qui sera l'un des premiers grands constructeurs à faire usage de cette forme dans certains édifices de la grande architecture du XVIIe siècle. Ces gros édifices qui donneront le ton à certaines constructions domestiques comme c'est souvent le cas. On peut en effet noter que la maison est toujours plus ou moins touchée par l'architecture civile des grands monuments, et souvent sans retard surtout dans les éléments architectoniques de base que sont les formes de toit, les volumes des pièces et le répertoire décoratif.

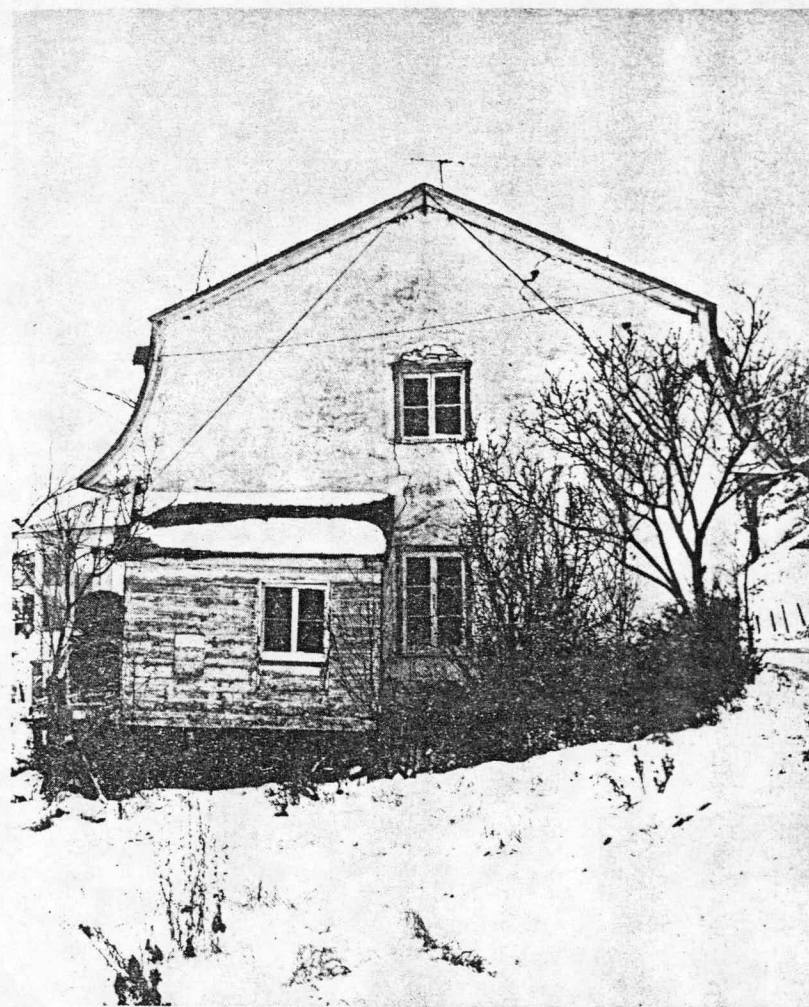
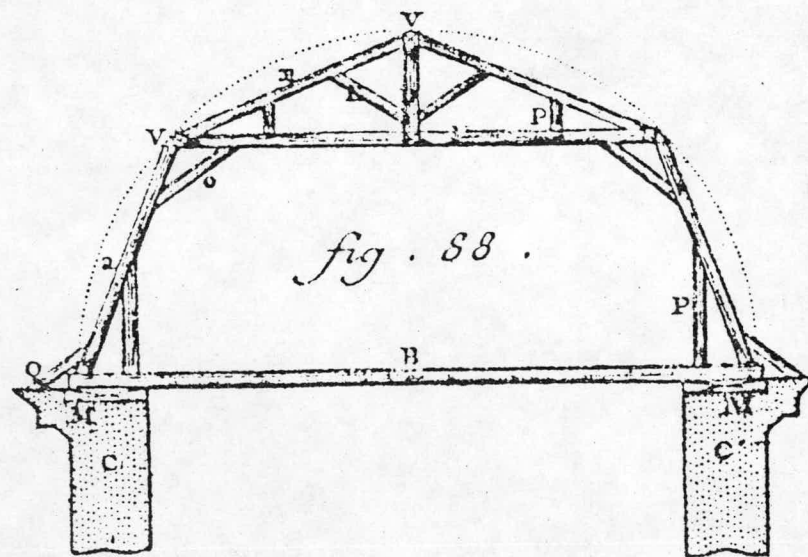


Maison à toit mansard, à deux versants, à l'Île d'Orléans (C. 1880).

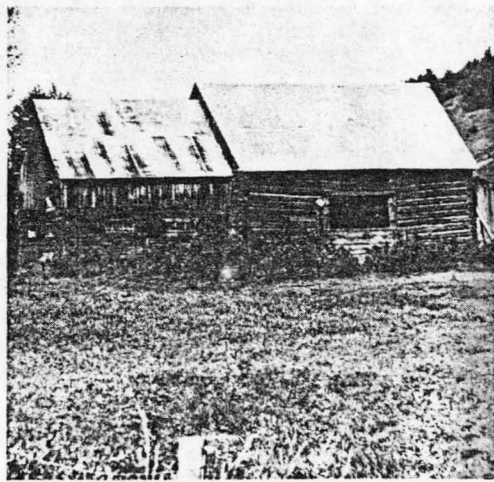
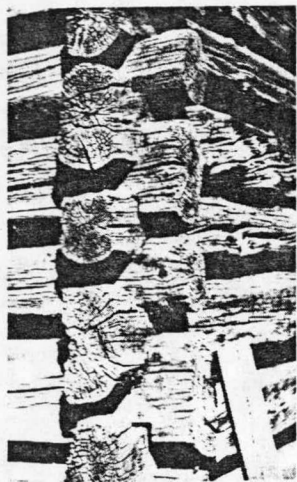
Bien sûr, cette mode pour les toits brisés n'est pas récente chez nous, puisque dès le XVIIIe siècle, un certain nombre de maisons de villes seront coiffées « à la mansarde » et suivront incontestablement une mode qui existe alors en France, plus particulièrement dans la métropole pour ce genre de toit. Nous pouvons à l'aide de documents anciens et de gravures avancer que de grandes habitations de Québec, à la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle seront couvertes de cette manière. C'est le cas du Château Saint-Louis, de la demeure du gouverneur, du Palais de l'Intendant, de la maison du grand commerçant et explorateur Louis Jolliet (C. 1690) au pied de la falaise, de celle du négociant François Hazeur (1684-85), l'une des plus anciennes maisons du pays sur la Place Royale et de bien d'autres, comme on peut le voir en dépouillant certaines archives. Et il n'est pas exclu de penser non plus que des habitations rurales aient pu opter pour cette forme particulière de toit au cours du premier siècle de colonisation française.



Charpentes de toit en mansarde en France au XVIIIe siècle, empruntées à l'ENCYCLOPEDIE.



Nous avons remarqué qu'à certains moments, des maisons d'esprit français, pour suivre la mode du dernier quart du XIXe siècle, changeront leur forme de toit en pignon pour celui en mansarde. Nous en avons ici un exemple avec cette habitation de pierre de Sainte-Anne-de-Beaupré, qui date du XVIIIe siècle et dont le toit brisé reste un apport de la fin du XIXe siècle. Nous avons souligné au crayon gras une ligne qui tranchait nettement dans une photographie à l'infra-rouge. Le même phénomène pour une maison de la même époque a été vérifié dans la maison Turgeon, à Beaumont, comté de Bellechasse.



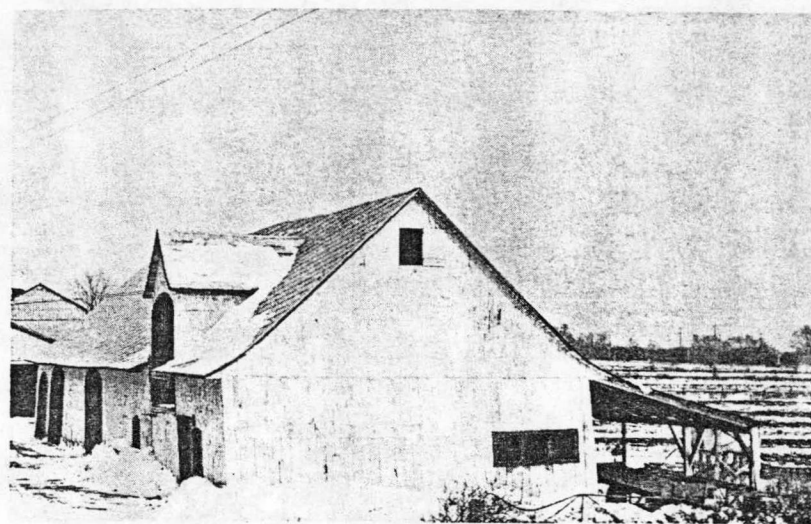
Assemblage à enclave et biseau de la grange précédente.

Grange à deux étages, en pièce sur pièce assemblée en enclave et biseau. Rang Saint-Jean-Baptiste, Saint-Urbain, Charlevoix. Seconde moitié du XIXe siècle.

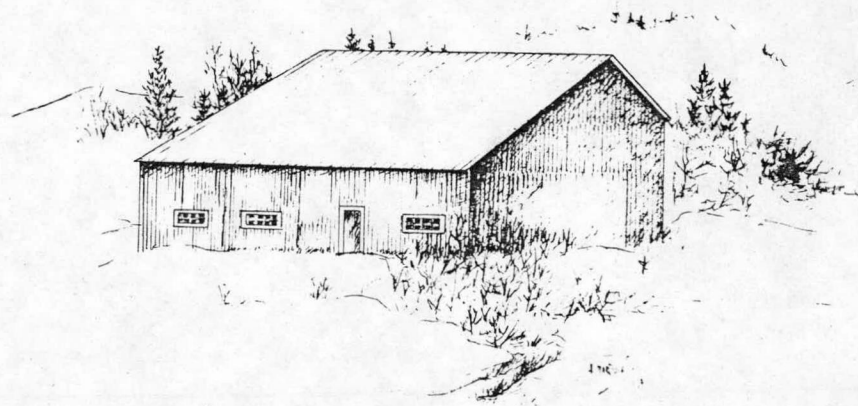
En effet, suivant des influences de plus en plus marquées de l'agriculture de nos voisins du sud, par le biais d'émigrants québécois qui reviennent ou d'immigrants américains, par le biais aussi des revues agricoles spécialisées qui nous touchent de plus en plus à mesure qu'on avance dans le XIXe siècle, l'habitant élèvera le carré et utilisera les parties des combles pour serrer le foin et l'étage comme étable, écurie, porcherie. Un point élevé (couvert ou non) le « garneau » permettra aux charrettes d'accéder à l'étage.

Puis, suivant des influences anglaises de la fin du XVIIIe sur le plan esthétique et technique, la pente du toit s'adoucira de 45 à 30 degrés et même moins par moments.

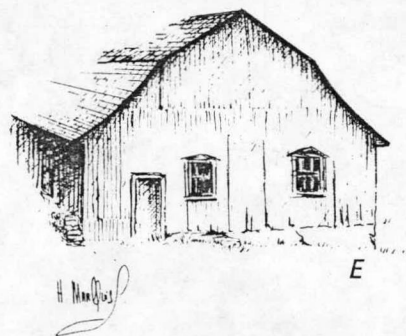
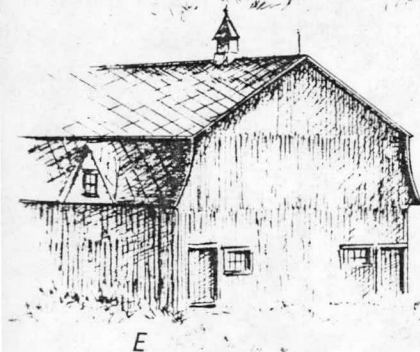
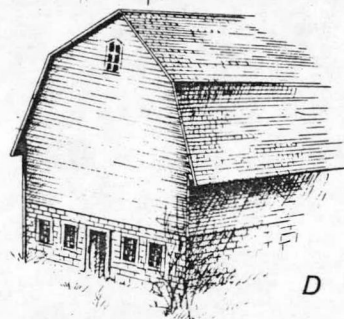
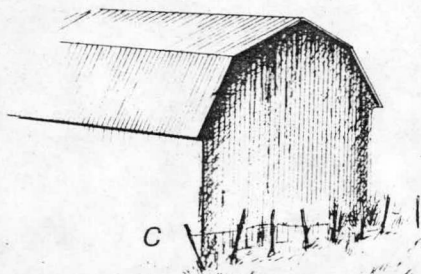
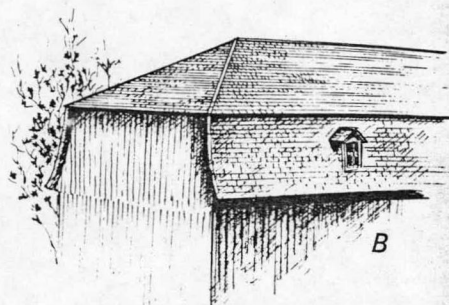
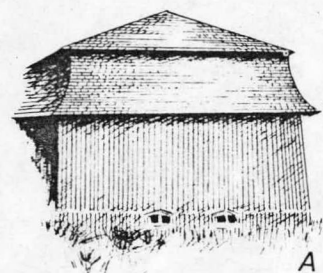
Précisons aussi que plusieurs de ces granges du XIXe seront aérées par le campanile (clocheton impressionnant), de format variable installé sur la ligne faîtière, ce qui donnera à l'édifice une allure très élégante. Antérieurement, la circulation d'air se faisait par une ou deux planches qu'on enlevait dans le mur de pignon et par les portes ouvertes ou à claire-voie. C'est une tendance qu'on peut encore observer dans la plupart des régions agricoles du Québec.



Plusieurs granges-étables, à pignon moyen, auront un avant-toit prononcé qui servira de remise. Fin XIXe siècle. Château-Richer.



Grange-étable à versants asymétriques (saltbox type), qu'on peut observer notamment dans les régions qui ont connu une immigration anglaise et américaine. A l'extrémité est des Cantons de l'Est, la façade de la partie la plus large du toit est percée d'arcades et permet de loger les instruments aratoires. Il semble que ce modèle va se diffuser chez nous dans la seconde moitié du XIXe et au XXe siècle (C. 1850 - C. 1930). Dessin à partir d'un spécimen à Stoneham, en banlieue de Québec.



Quelques modèles de granges au toit en mansarde, qu'on peut retrouver au Québec et dont la majorité remonte à la seconde moitié du XIX^e siècle et à la première moitié du XX^e.

A—Quatre brisis avec pignons en pavillon, d'esprit français B—deux côtés et pignons en croupe, d'esprit français C, D, E—granges en mansardes,

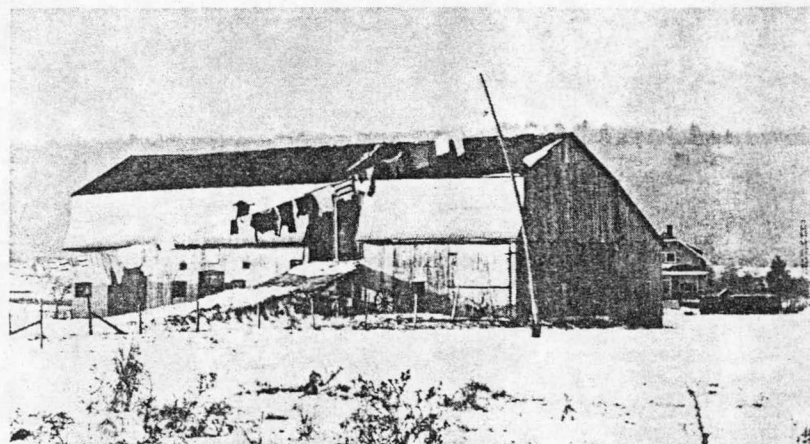
faissement partiel du toit dans plus d'une grange à deux eaux de chez nous. La forme du toit brisé va varier énormément suivant les régions, et sans doute, suivant les constructeurs; à partir d'influences différentes et d'interprétation régionale de ces modèles, nous aurons une variété infinie de formes suivant l'importance et la pente du brisis et du terrasson.

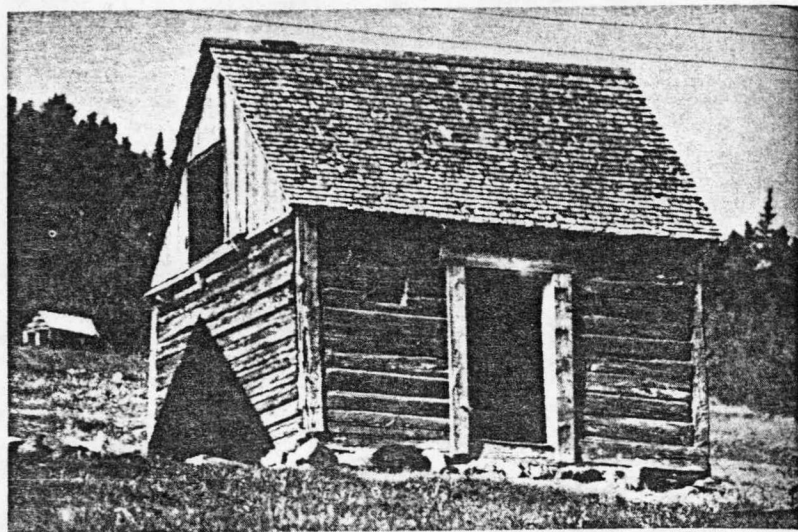
On peut distinguer la grange à deux étages en mansarde d'esprit français avec son long terrasson à pente douce et son brisis à larmiers, presque dans la ligne verticale des murs gouttereaux à deux ou quatre côtés, avec ou sans lucarnes. On en retrouve un assez grand nombre, surtout dans la région de Québec, à l'est de la province. Le comté de Portneuf, entre autres, en conserve encore de beaux spécimens.

Il y a ensuite celles d'esprit anglo-américain généralement à deux versants plus rigides, puis toute la gamme des interprétations locales suivant des influences européennes et américaines variées.

La plupart sont en planches verticales recouvertes en bardeaux ou en tôle ondulée. Exceptionnellement, une partie sera en pièce sur pièce ou en blocs de ciment ou en « bûches » cordées. Le « garneau » ou pont, couvert ou non, les arcades, les portes à claire-voie, les lucarnes restent autant d'éléments qu'on retrouve en totalité ou en partie sur ces types de grange.

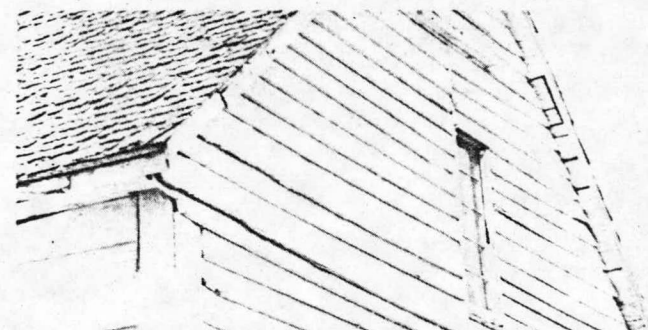
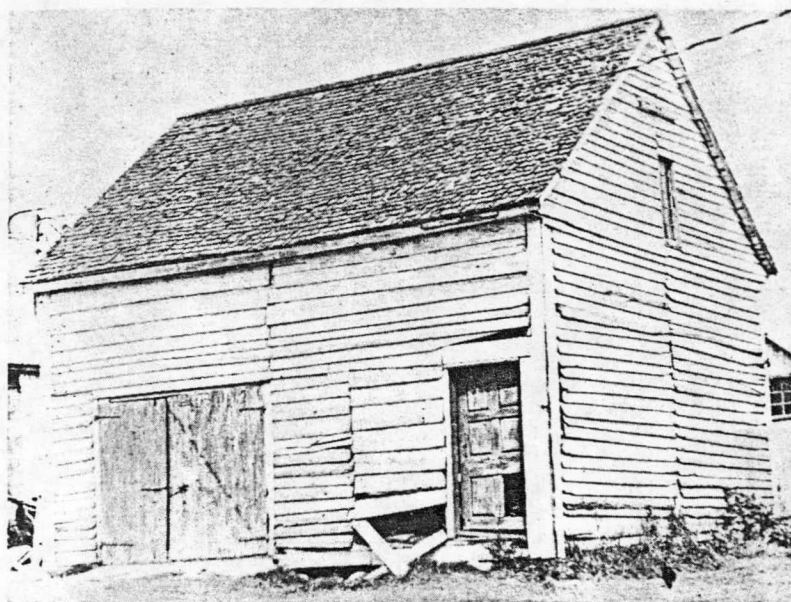
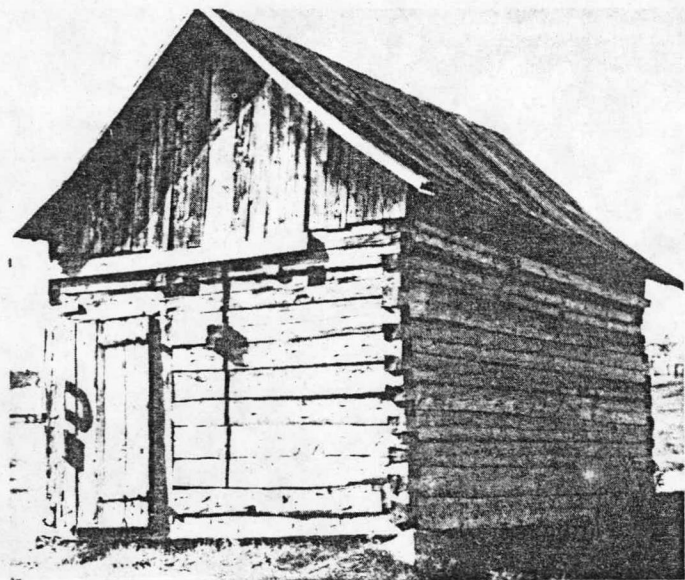
Les rallonges poussent au besoin. L'arrière de cette grange en mansarde, à Saint-Joachim de Beauré, en est un exemple.



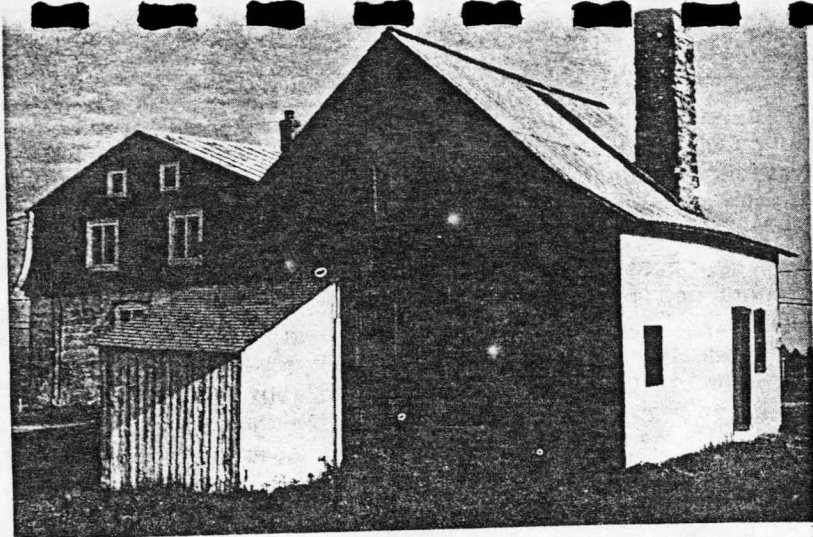


Remise en pièce sur pièce, assemblées à tenon et coulisse. Baie-Saint-Paul, Charlevoix (C. 1860).

Remise en pièce sur pièce, assemblées en queue d'aronde (voir détails). Baie-Saint-Paul, Charlevoix (C. 1869).

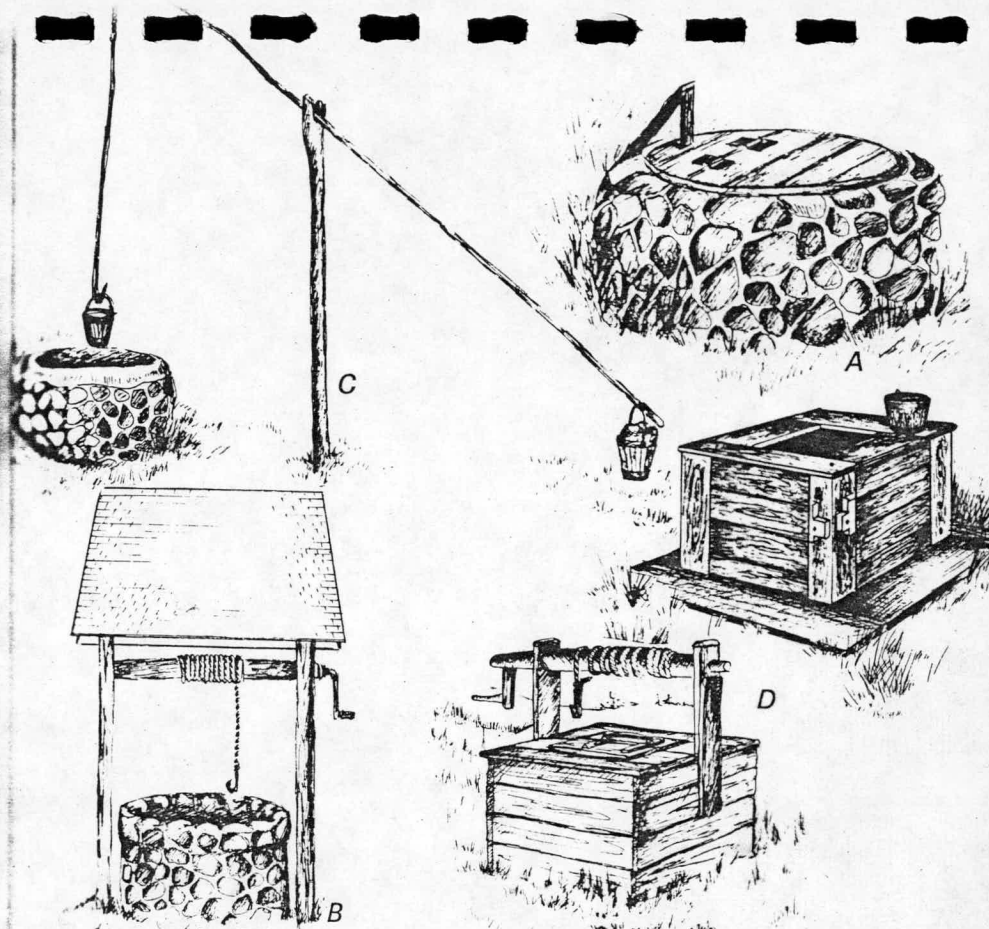
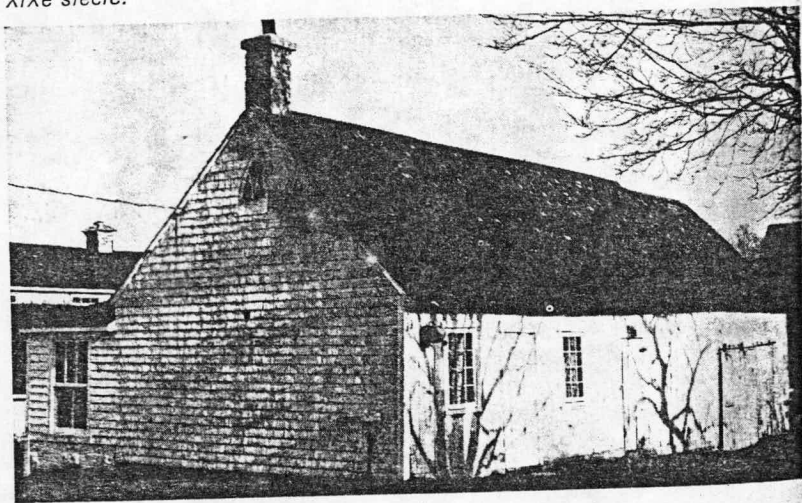


Vieille remise en déclin dans le Rang du Haut de la Rivière, (N.O.), à Sainte-Anne-de-la-Pérade. Le déclin sera en usage chez nous dès le début du XIXe siècle et peut-être même avant. On lit dans le minutier de J. Plante, no 5867, pour le 10 février 1812, dans un devis et marché entre Théophile Schmide et J. Wurtele, pour une maison près du moulin, sur la Seigneurie Rivière David (Yamaska): «Toute la maison sera lambrissée A DECLIN, en planches non varloppées et sera couverte en planches et bardeaux». La remise sur ces images a été démolie à l'automne de 1971. Précisons que le déclin aura la faveur des habitants des Cantons de l'Est, suivant une mode et une habitude anglo-américaine. Le déclin sera aussi bien considéré des habitants de la Pointe de la Gaspésie. Milieu XIXe siècle.



Fournil de la ferme Turgeon, à Beaumont, dans le comté de Bellechasse. L'intérieur comporte encore une large cheminée de pierre du XVIII^e siècle avec sa potence de bois et tout près repose le four de brique et de pierre sur la plate-forme de pièces. Ce bâtiment qui servit de cuisine d'été remonte au XIX^e siècle, mais il demeure à peu près certain qu'une structure plus vieille a déjà protégé ce four.

Cuisine d'été de la ferme Bégin à Ville-Guay, entre Lauzon et Beaumont. On se souvient encore des douces soirées d'été qu'on passait dans ce bâtiment (repas et coucher au grenier), il y a une trentaine d'années. Poêle à bois. Véritable cuisine d'été sans four à pain. Seconde moitié du XIX^e siècle.



Les puits: la majorité des puits d'eau douce de la maison traditionnelle étaient à l'intérieur, dans un trou creusé sous le plancher du rez-de-chaussée, ou au sous-sol, ce qui évitait les sorties, l'hiver. Certains iront chercher l'eau profondément, d'autres utiliseront celle de surface. On retrouve cependant des puits extérieurs.

A—à margelle simple en pierre B—à margelle couverte et levier C—à brimbale (perche en bascule pour tirer l'eau d'un puits) D—à margelle simple en pièce sur pièce ou en planches.

certaines vieilles, un carré en charpente claire isolé de sciure de bois et « enfourné » de neige ou de glace pendant l'hiver servira aux mêmes fins. Encore de nos jours, on rencontre cette dépendance dans certains camps de chasse ou de pêche, loin des sources d'électricité.

A N N E X E 2

Extrait de la méthodologie d'évaluation du patrimoine
immobilier actuellement utilisé à la division des
Etudes d'Impacts et d'opportunité de la Direction
générale du Patrimoine (MAC)

Exemplaires de fiches d'évaluation patrimoniale avec
mesures de mitigation.

Evaluation d'un ensemble immobilier

L'évaluation d'un ensemble immobilier peut s'effectuer grâce à une fiche où sont mises en lumière les principales caractéristiques du milieu. Par ce biais, on peut déjà poser un diagnostic d'ensemble qui justifiera ou non une évaluation plus précise, soit bâtiment par bâtiment (i.e. à l'aide des fiches individuelles évoquées précédemment), de l'ensemble en question.

La première étape consiste à établir les coordonnées du secteur à l'étude: région administrative, région culturelle, municipalité et statut officiel (cité, ville, village, autre). Il a lieu de vérifier si ce secteur fait déjà l'objet de mesures de protection (arrondissement, site, aire de protection, zonage).

La première caractéristique de la fiche d'évaluation est l'identification du milieu d'origine (urbain, villageois, agricole ou autre), son type et son toponyme (bourg, rang ... untel). Cette information est complétée par la détermination de l'époque du développement primitif (1690 / 1760, 1760 / 1830, 1830 / 1900, 1900 / 1935) et de la principale ethnie qui en est à l'origine.

La nature du milieu contemporain (urbain, villageois, agricole, autre) est également identifiée de même que son type et son toponyme (quartier, secteur ... untel). Suivent ensuite les caractéristiques socio-économiques et urbanistiques: la population permanente (moins de 100, de 100 à 500, de 500 à 1000 et plus de 1000), sa classe principale et son revenu moyen, la tendance actuelle du développement (urbanisation, rénovation, statu quo, abandon) et les facteurs déter-

minants qui l'expliquent. Enfin, sont également considérées la densité du bâti (maximale, élevée, moyenne, faible) et son unité formelle (totale, grande, relative et nulle).

Les bâtiments patrimoniaux se trouvent également quantifiés de façon grossière (moins de 10, de 10 à 50, de 50 à 100 et plus de 100) et caractérisés de la façon suivante: le nombre et le pourcentage par grands usages (résidentiel, commercial, institutionnel ou industriel), le matériau dominant (pierre, bois, brique, mixte) et le modèle de toit le plus courant (à pignons, à croupes, mansardé, plus ou moins plat).

L'examen des différentes caractéristiques de l'ensemble immobilier permet ainsi d'en dégager la valeur d'ensemble (exceptionnelle, supérieure, intéressante ou incertaine) et l'état général (excellent, bon, médiocre, mauvais).

Evaluation du quotient patrimonial d'un immeuble

Le quotient patrimonial désigne la performance ou le "bulletin de santé" patrimonial d'un immeuble. L'établissement de ce quotient s'effectue par la synthèse ou l'intégration pondérée de quatre critères d'évaluation: la valeur intrinsèque, la valeur extrinsèque, l'état physique, l'état didactique. Selon le cas, le quotient sera très fort, fort, moyen ou faible.

Valeur intrinsèque

Ce critère a pour but d'évaluer l'intérêt culturel d'un immeuble. Il s'établit en considérant le caractère ethno-historique (activité, personnage ou événement spécifiques associés à l'immeuble), l'ancienneté du monument, ses qualités plastiques (harmonie des volumes et des formes ainsi que du décor extérieur et, parfois même, intérieur) et son originalité technologique (assemblage et traitement des matériaux, mécanismes additionnels, etc.). La cumulation de ces critères permet d'établir une valeur exceptionnelle, supérieure, intéressante ou incertaine.

Valeur extrinsèque

Cette évaluation considère le bâtiment patrimonial en tant qu'élément d'une unité de paysage ou d'un ensemble immobilier. Pour ce faire, il tient compte avant tout de quatre aspects: son implantation dans le site, sa situation dans la trame en évolution, la compatibilité de son environnement contemporain, son accessibilité publique et / ou sa perceptibilité d'un point d'observation lui-même accessible au public. La valeur extrinsèque d'un immeuble patrimonial peut être exceptionnelle, supérieure, intéressante ou incertaine.

Etat physique

L'évaluation de ce critère s'effectue par un examen général des structures et des revêtements, voire en certains cas de la salubrité des espaces intérieurs. L'état physique peut être excellent, bon, médiocre ou mauvais.

Etat didactique

Ce quatrième et dernier volet de l'examen des bâtiments patrimoniaux vise à mesurer le degré d'évidence ou la "lisibilité" des vestiges. Pour ce faire, on évalue l'intégrité des volumes et des formes ainsi que l'authenticité du décor (extérieur et parfois même, intérieur) et des matériaux. Selon le cas, l'état didactique sera excellent, bon, médiocre ou mauvais.

Intégration et détermination du quotient patrimonial

A raison de 3, 2, 1, 0 points pour des valeurs intrinsèque et extrinsèque allant d'exceptionnelle à incertaine et de 2, 1, 0, -1 pour des états physique et didactique s'échelonnant d'excellent jusqu'à mauvais, chaque immeuble se voit attribuer une cote pouvant varier de 10 à -2 points. Le quotient patrimonial sera ainsi très fort (de 8 à 10), assez fort (de 5 à 7), moyen (de 2 à 4) ou faible (de -2 à 1).

IV-Section IV de la carte de référence

Ensemble immobilier Bertrand Maheux

Photos 1 à 4

L'ensemble immobilier appartenant à Bertrand Maheux, cultivateur, R.R. #1, Rang de l'Assomption, St Joseph (chaînage approximatif 620 + 00) comprend une résidence de ferme et des granges qui se trouvent dans la famille depuis cinq générations environ et les deux fils ont l'intention de prendre la relève.

Evaluation du quotient patrimonial: moyen

Résidence

Identification: résidence de rang

Type: québécois

Age: 150 ans

Valeur intrinsèque: intéressante

Valeur extrinsèque: intéressante

Etat physique: bon

Etat didactique: bon

Fondations: ciment

Murs: pièce sur pièce

Revêtement: insulbrique

Toit: à pignon, larmier débordant, revêtement en bardeau d'asphalte

Cheminées: une cheminée en brique, deux fausses cheminées

Perron galerie: orné de pièces de bois sculpté

Bâtiments secondaires: grange à toit en mansarde et autres bâtiments.
Valeurs intrinsèque et extrinsèque intéressantes, état physique bon.

Mesures de mitigation: Monsieur Bertrand Maheux fait déplacer tous ses bâtiments et de bons contacts semblent exister entre lui et les responsables de l'expropriation. L'emplacement définitif dépendra des possibilités de relocalisation des granges (relevant par exemple des normes à respecter par rapport à la proximité d'une rivière et de l'élevage des porcs). Il dépendra également de problèmes techniques encore à évaluer: un site équivalent à l'actuel exige en effet de faire passer la maison sous les lignes à haute tension de l'Hydro-Québec ce qui comporte des risques à cause du revêtement en bardeau d'asphalte du toit qui peut prendre feu. Monsieur Maheux possède de nombreux lots et les possibilités sont nombreuses. Aucune intervention du point de vue patrimonial ne semble donc nécessaire.

1. Maison Gérard PoulinPhotos 1 à 4

Juste au Sud de la Rivière Bélair, Rang St Gabriel, R.R. #2, Sts Anges (chaînage approximatif 355 + 00) se trouve située la résidence secondaire de Gérard Poulin de Sainte-Marie. Cette résidence appartenait anciennement à la famille de Barthélémy Perrault (propriétaire d'un ensemble immobilier sur le lot voisin - voir ensemble immobilier B. Perrault).

Evaluation du quotient patrimonial: faible

Identification: ancienne maison du rang
Type: québécois
Age: plus de 100 ans selon l'ancien propriétaire
Valeur intrinsèque: intéressante
Valeur extrinsèque: intéressante
Etat physique: mauvais
Etat didactique: médiocre

Fondations: pierre
Murs: pièce sur pièce
Revêtement: bardeau d'amiante
Toit: à pignon, larmiers débordants, revêtement en bardeau de cèdre
Portes et fenêtres: d'origine
Cheminée: en brique
Lucarne: à une pente

Bâtiments secondaires: sans intérêt

Mesures de mitigation: selon l'étude du patrimoine Beauceron du Ministère des Affaires culturelles, ce type de maison ne semblerait pas constituer une exception dans le secteur (p. 70). Etant donné son état de délabrement (perron pourri, fenêtres brisées...) sa relocalisation n'est pas suggérée.

B I B L I O G R A P H I E

LESSARD, Michel et MARQUIS, Huguette - Encyclopédie de la maison québécoise trois siècles d'habitations.
Editions de l'Homme - 1972

Ministère des Affaires culturelles - Monuments et sites
historiques du Québec - Cahiers du Patrimoine

Ministère des Affaires culturelles - Loi sur les biens culturels 1972 - Règlement établissant la liste des arrondissements historiques (description technique) 1972 - Arrondissements historiques et naturels du Québec 1974

Ministère des Affaires culturelles - Analyse du paysage architectural, étude synchronique des lieux, étude thématique de l'architecture (par comtés non complet)

Ministère des Affaires culturelles - Cahiers du patrimoine

DUFRESNE, Michel - Une approche urbanistique au patrimoine immobilier, Plan Canada. 18/3,4 sept. déc. 1978.

3. L'APPROCHE ARCHEOLOGIQUE: GUIDE GENERAL POUR LA DETERMINATION DU POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
DIRECTION DES EXPERTISES ET NORMES

L'APPROCHE ARCHEOLOGIQUE:

GUIDE GÉNÉRAL POUR LA DÉTERMINATION DU

POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

QUÉBEC, Mars 1982

L'APPROCHE ARCHEOLOGIQUE

1.0 INTRODUCTION

Suite à des besoins de plus en plus pressants, le ministère des Transports du Québec décidait, à l'hiver 1980, de procéder à l'engagement d'un archéologue pour traiter des problèmes relatifs à cette spécialité en rapport avec les projets du Ministère.

Cette nouvelle préoccupation du Ministère pour cet aspect du patrimoine national du Québec origine d'une prise de conscience de ses responsabilités comme intervenant important sur le territoire québécois. Dans le passé, il est arrivé à plusieurs reprises que des sites archéologiques soient mis à jour au cours de travaux de voirie. Evidemment, on s'est vite aperçu que la découverte de sites à cette étape présentait de nombreux inconvénients graves entre autre de perturber sérieusement les vestiges archéologiques, d'en détruire une partie sinon le tout. La découverte d'ossements, d'outils ou de traces d'habitations anciennes avait comme conséquence de nuire aux échéanciers de construction car la loi des Biens Culturels obligeait l'entrepreneur à arrêter les travaux afin de permettre aux archéologue professionnels de faire les fouilles nécessaires pour la compréhension du site.

Avant que le ministère des Transports ne décide de se préoccuper du patrimoine national des québécois, il semblait convenu que cette responsabilité relevait du ministère des Affaires Culturelles. Toutefois, il est plus qu'évident que ce dernier ne peut assumer à lui seul cette énorme responsabilité. Ils sont trop nombreux ceux qui interviennent de toutes sortes de façons sur le territoire. A cet effet, d'autres intervenants gouvernementaux ont, eux aussi, choisi de s'impliquer et de prendre leurs responsabilités. C'est le cas pour Hydro-Québec et la Société d'Energie de la Baie James. Mis-à-part l'intérêt qu'éprouve maintenant le ministère des Transports pour le patrimoine, la loi de la Qualité de l'Environnement et la loi des Biens Culturels viennent officialiser cette prise en charge de leurs responsabilités par tous les intervenants sur le territoire québécois.

1.1 Cadre légal

1.1.1 Loi des Biens Culturels

La loi des Biens Culturels fut mise en vigueur le 31 décembre 1977 et modifiée en 1978-1979 (sanctionnée le 23 juin 1978). Cette loi a pour but de protéger le patrimoine culturel québécois y compris les oeuvres d'art, les biens historiques, les monuments historiques, les sites archéologiques, les biens archéologiques, les sites préhistoriques, les arrondissements historiques et les arrondissements naturels.

En ce qui a trait à la protection des biens culturels, la Loi oblige quiconque découvre un site ou un bien archéologique à le déclarer au ministre des Affaires Culturelles. La Loi stipule que si une telle découverte est causée par des travaux d'excavation ou de construction la même procédure doit être suivie. Les travaux peuvent alors être suspendus pour une période n'excédant pas quinze jours afin d'effectuer une expertise archéologique.

1.1.2 Loi de la Qualité de l'Environnement

Parmi les nombreuses stipulations de la loi de la Qualité de l'Environnement certaines de celles-ci concernent directement l'archéologie.

La loi de la Qualité de l'Environnement prévoit en effet qu'une étude d'impacts sur l'environnement doit être effectuée avant tout travaux de construction. Parmi les différents paramètres d'une étude d'impacts, la Loi a prévu d'y inclure les sites archéologiques et les biens culturels.

1.2 Considérations du cadre légal

Bien que la loi des Biens Culturels soit entrée en vigueur avant la loi de la Qualité de l'Environnement, cette dernière doit maintenant être considérée avant la loi des Biens Culturels. Cette considération s'impose non seulement par force de loi mais aussi sur le plan de la logique. Il est en effet nettement préférable de prévoir les impacts que peuvent causer des travaux d'excavation ou de construction sur les sites archéologiques que d'avoir à subir les contraintes imposées par la loi des Biens Culturels dont l'arrêt des travaux de construction.

La loi de la Qualité de l'Environnement implique donc que tout intervenant public ou privé qui désire réaliser des travaux de construction ou des ouvrages assujettis à ladite Loi, peut se voir obligé, par une étude d'impacts, à déterminer le potentiel archéologique au préalable à tout travaux de construction, et, le cas échéant, à la fouille des sites archéologiques menacés par ces travaux. Le ministère des Affaires Culturelles, par la loi des Biens Culturels, à ce moment, détermine la façon dont les expertises archéologiques devront être pratiquées et les renseignements qui devront apparaître aux rapports archéologiques.

Compte tenu du mandat qui lui est attribué, le ministère des Transports du Québec considère les impacts sur l'environnement que peuvent causer ses projets de construction. Il se conforme en cela à la loi de la Qualité de l'Environnement. En ce qui a trait au patrimoine archéologique, le Ministère a une pleine responsabilité légale sur les terrains qui lui appartiennent. En fonction de cette responsabilité, le Ministère accepte de procéder aux études d'impacts sur les biens archéologiques par la détermination du potentiel archéologique et par la fouille des sites archéologiques qui sont situés dans l'emprise de ses projets. En règle générale, le Ministère limite ses responsabilités aux limites de l'emprise des projets et sur les aires des sources de matériaux qui lui appartiennent ou sur lesquelles il a des droits.

EXTRAITS DE LA LOI ET DU REGLEMENT AFFERENTS A L'ARCHEOLOGIE HISTORIQUE

Extraits de la *Loi sur les biens culturels* concernant l'archéologie
(loi sanctionnée le 8 juillet 1972 et amendée le 23 juin 1978)

SECTION III

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

§ 3. - *Des fouilles et des découvertes archéologiques*

35. Nul ne peut effectuer sur un immeuble lui appartenant ou appartenant à autrui des fouilles ou des relevés aux fins de recherches des biens ou des sites archéologiques sans avoir au préalable obtenu du ministre qui prend l'avis de la Commission un permis de recherche archéologique.
36. Le permis de recherche archéologique autorise son détenteur à effectuer des fouilles ou des relevés aux endroits qui y sont spécifiés conformément aux conditions déterminées par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil.
38. Lorsque les fouilles doivent être faites sur un terrain qui n'appartient pas à celui qui fait la demande d'un permis de recherche archéologique, celui-ci doit joindre à sa demande le consentement écrit du propriétaire du terrain ou de tout autre ayant droit s'il y a lieu.
- Lorsque les relevés doivent être faits sur les terres publiques, les lois existantes qui les régissent s'appliquent.
39. Le détenteur d'un permis de recherche archéologique doit faire au ministre, selon les modalités déterminées par le lieutenant-gouverneur en conseil, un rapport annuel de ses activités.
40. Quiconque découvre un bien ou site archéologique doit en aviser le ministre sans délai.
41. Quiconque, à l'occasion de travaux d'excavation ou de construction entrepris pour des fins autres qu'archéologiques découvre un bien ou un site archéologique doit en informer le ministre sans délai. Ce dernier peut, afin de permettre l'examen des lieux par des experts, ordonner la suspension, pour une période n'excédant pas quinze jours, de toute excavation ou de toute construction de nature à compromettre l'intégrité du bien ou du site découvert.
- Le premier alinéa s'applique également aux travaux d'excavation ou de construction entrepris par le gouvernement, ses ministères et organismes ou à leur demande.
42. Lorsque la découverte visée dans l'article 41 révèle des biens qui auraient fait l'objet d'un classement s'ils avaient été découverts avant le début des travaux, le lieutenant-gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre qui prend l'avis de la Commission:
- a) ordonner le maintien de la suspension des travaux jusqu'à l'expiration de trente jours à compter de la date de leur suspension;
 - b) permettre d'effectuer les fouilles nécessaires au dégagement du bien ou du site découvert;
 - c) ordonner toute modification qu'il juge nécessaire aux plans des travaux d'excavation ou de construction de manière à assurer l'intégrité ou la mise en valeur du bien ou du site découvert.
43. Toute personne peut obtenir du ministre une indemnité pour les dommages qu'elle subit en raison de l'application des articles 41 et 42.
- A défaut d'entente entre les parties, l'indemnité prévue au présent article est déterminée par la Régie des services publics à la requête du ministre ou de la personne intéressée conformément aux articles 780 à 785 du Code de procédure civile.
- Nulle indemnité ne doit cependant être versée à une corporation dont plus de la moitié des dépenses de fonctionnement sont défrayées à même les deniers publics.
44. Toute aliénation de terres publiques est sujette à une réserve en pleine propriété en faveur du domaine public, des biens et sites archéologiques qui s'y trouvent à l'exception des trésors qui demeurent régis par l'article 586 du Code Civil.

EXTRAITS DE LA LOI DE LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE SA REGLEMENTATION

SECTION IV A

EVALUATION ET EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DE CERTAINS PROJETS

- 31 a. Nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité ou une exploitation ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue dans la présente section et obtenir un certificat d'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil.
1978, c. 64, a. 10
- 31 b. Celui qui a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'article 31 a doit déposer un avis écrit au ministre décrivant la nature générale du projet. Le ministre indique alors à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que celui-ci doit préparer.
- 31 i. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut adopter des règlements pour:
- a) déterminer les catégories de constructions, d'ouvrages, de plans, de programmes, d'exploitations, de travaux ou d'activités auxquelles s'applique l'article 31 a;
 - b) déterminer les paramètres d'une étude d'impacts 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;
 - c) prescrire les modalités de l'information et de la consultation publique relative à toute demande de certificat d'autorisation ou d'étude d'impact sur l'environnement pour certaines ou toutes catégories de projets visées dans l'article 22 ou dans l'article 31 a, y compris la publication d'avis dans les journaux par le requérant, la teneur et la forme de tels avis, le délai pendant lequel les personnes, groupes et municipalités peuvent faire des représentations et demander la tenue d'une audience publique et faire rapport;
 - d) prescrire le mode de publicité des audiences publiques du Bureau et indiquer les personnes auxquelles les rapports d'audience et les études d'impacts doivent être transmis;
 - e) définir des types d'études d'impact et les modalités de la présentation des études d'impact.

Section III

PREPARATION ET PRESENTATION D'UNE
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

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

2.0 LA DEMARCHE ARCHEOLOGIQUE

Cette démarche veut tendre, dans le cadre du mandat du ministère des Transports, vers l'utilisation de l'archéologie selon des principes d'efficacité et de rationalisation.

En prenant pour acquis que l'impact majeur qui peut être causé par des travaux de construction routière sera localisé dans l'emprise de la route et sur les emplacements des sources de matériaux, le Ministère a choisi de faire porter son intervention à ce seul niveau. En effet, le cadre légal des interventions du Ministère est limité à l'emprise ou seulement aux terrains lui appartenant et qu'il a acquis par voie d'expropriation ou par d'autres moyens. Il y a cependant d'autres causes d'impacts négatifs sur l'archéologie qui doivent être considérées; telle par exemple la présence de la machinerie lourde à l'extérieur d'une emprise, ou encore les accumulations de dépôts meubles aussi à l'extérieur de l'emprise, et même la présence des roulottes de chantier.

Le Ministère a aussi choisi, par soucis d'efficacité et d'économie, de n'intervenir que lorsqu'un tracé définitif est choisi pour un projet donné. D'autres composantes de l'environnement requièrent en effet que les études d'impacts pouvant les affecter soient effectuées beaucoup plus tôt et portent sur des surfaces beaucoup plus étendues. Pour ces composantes environnementales on applique donc la notion de "corridor" pour identifier les impacts sur l'environnement. Contrairement aux autres composantes environnementales, l'archéologie, est, si on peut dire, "mobile". En effet, les informations archéologiques (comprenant les artefacts (objets de pierre, os, bois, poterie, etc...)), les traces de fondation d'habitations, et les informations de nature écologique (polens, traces de végétaux, etc...), peuvent être enlevées du sol avant la mise en oeuvre d'un projet de construction. C'est en ce sens que l'archéologie est "mobile". Toutefois seule la fouille méticuleuse d'un site archéologique avec l'enregistrement de tous les renseignements pertinents à son éventuelle reconstitution théorique permet cette mobilité. Les études archéologiques porteront donc, pour le ministère des Transports, sur l'emprise d'un tracé donné et sur les aires déterminées pour les sources de matériaux lorsque celles-ci sont la propriété du M.T.Q.

3.0 LES ETAPES DE LA DEMARCHE ARCHEOLOGIQUE

En prenant pour acquis que les études archéologiques seront restreintes à l'emprise d'un projet donné et aux limites des sources de matériaux; lorsque la phase de l'avant-projet préliminaire ou du plan préliminaire de route est atteinte, le projet est prêt à subir l'étape de l'étude du potentiel archéologique. Cette étape, telle que définie plus loin, servira à déterminer si un projet donné devra être retenu pour les étapes subséquentes. La détermination du potentiel archéologique s'effectue sur la base de certains paramètres et de nombreux critères, en se servant entre autres choses de cartes topographiques, de photographies aériennes et de documentation géomorphologique, géologique, ainsi que par la recherche en archives. L'étude du potentiel archéologique sera généralement complétée par une vérification visuelle, ou visite systématique des lieux, lorsque l'analyse des documents démontrera la possibilité de trouver des sites archéologiques dans l'emprise d'un projet donné.

Advenant le cas où le potentiel archéologique est considéré comme nul ou négligeable pour un projet donné, celui-ci pourra passer aux phases normales de la mise en oeuvre. Si toutefois le potentiel archéologique d'un projet est retenu, à ce moment une autre étape devra suivre; celle de la vérification du potentiel archéologique. Cette étape représentera, pour une équipe restreinte de spécialistes en archéologie, la phase qui devra déterminer si oui ou non des traces anciennes d'occupation humaine sont présentes dans le sol à l'intérieur des surfaces qui auront été identifiées comme représentant un potentiel archéologique. Rappelons ici que l'étude du potentiel n'identifie que les endroits qui furent propices à l'occupation humaine ancienne.

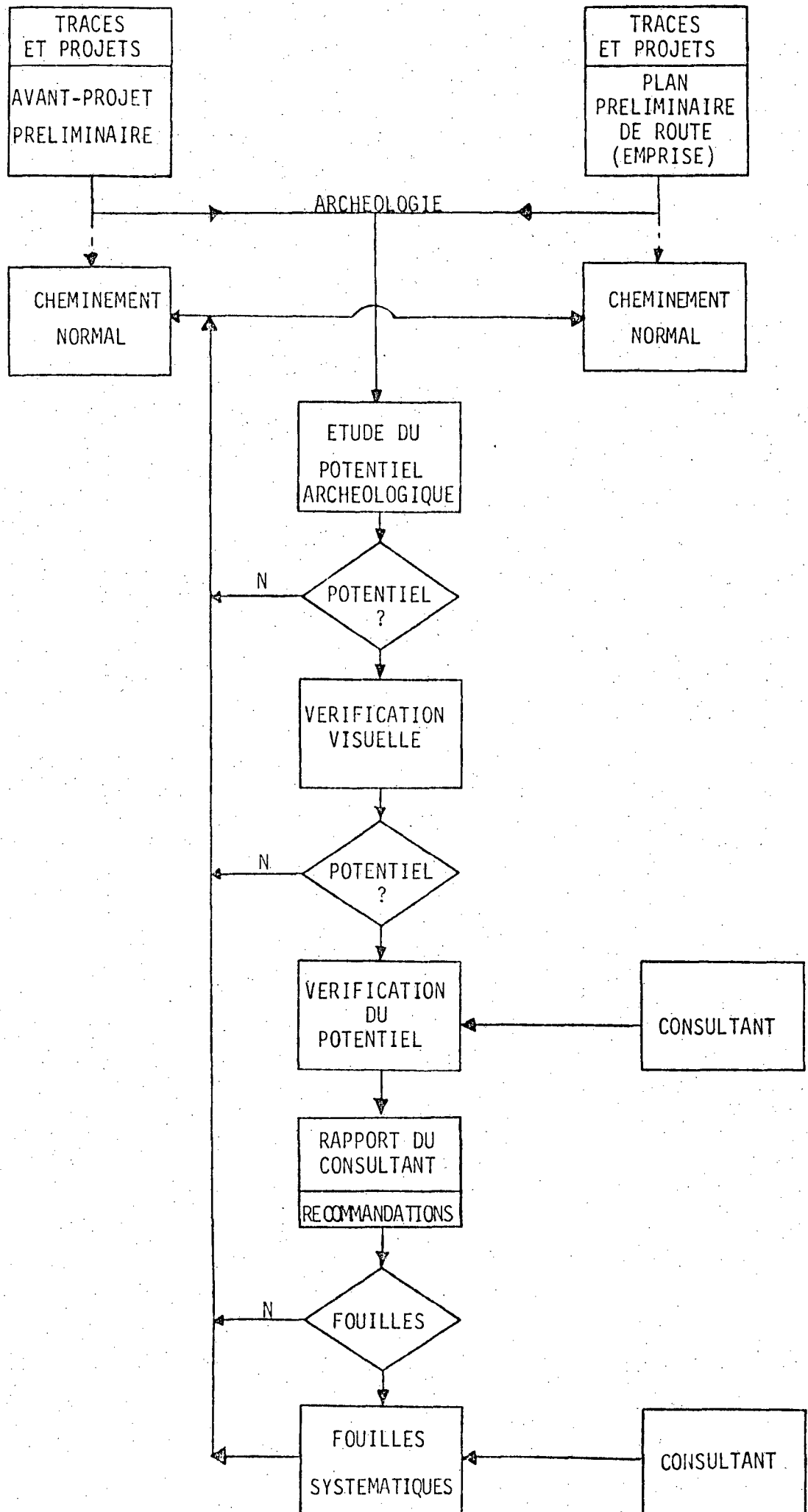
Ces spécialistes pratiqueront sur le terrain des sondages archéologiques (environ 50 X 50 cm) de façon systématique afin de déterminer la présence de sites archéologiques, leur importance, ainsi que leurs étendues approximatives. Cette étape pourra être finale, dépendamment des résultats des sondages archéologiques. En effet, il est possible qu'aucune trace ne soit présente dans les aires de vérification. Il est même possible que des traces présentes puissent être considérées comme négligeables. Il est toutefois également possible que cette étape de vérification détermine la nécessité de procéder à des fouilles archéologiques afin de sauvegarder les témoins archéologiques et les renseignements afférents à ce contexte archéologique. Auquel cas il sera peut être nécessaire de passer à l'étape finale de la fouille archéologique.

Nonobstant le fait que l'archéologie intervient, à toute fin pratique, à la fin de la démarche visant à mener à terme un projet de construction; il demeure toujours possible de considérer des modifications techniques à un quelconque projets afin de passer outre toute la démarche archéologique. Des modifications de tracé peuvent en effet être retenues dans le cas où les fouilles archéologiques seraient trop onéreuses ou trop longues.

PLAN D'INTERVENTION

PHASE AVANT-PROJET

PHASE PLANS ET DEVIS



GUIDE GENERAL POUR LA DETERMINATION DU POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

I- PRINCIPES GENERAUX

Certains principes sont fondamentaux en ce qui concerne l'archéologie. En effet, l'archéologie sert en quelque sorte à reconstituer, à partir des vestiges laissés par les hommes et la nature, un passé qui, souvent, n'a pas laissé de traces écrites permettant de le comprendre, de l'apprécier et d'en tirer profit. L'archéologie a comme but de récupérer les traces matérielles d'anciennes occupations humaines et de les analyser pour en comprendre la signification. Pour ce faire, l'archéologie utilise des techniques très raffinées et très précises. Toute action perturbant un site archéologique détruit pratiquement à tout jamais la possibilité de reconstituer l'histoire de ses anciens habitants. Même une fouille archéologique pratiquée par des spécialistes en archéologie a pour effet de détruire le site archéologique et c'est pourquoi les techniques de fouille doivent être extrêmement sophistiquées afin de recueillir toutes les données avant la destruction du site.

Les traces d'occupations archéologiques sont très sensibles à toute perturbation car elles occupent la plupart du temps la fine couche de surface (organique et juste au-dessous). De plus, il arrive assez souvent que des sites archéologiques aient été occupés de façon successive ce qui a pour effet d'accumuler en "strates" (couches de sol superposées) les traces d'occupations (vestiges). Toute action mécanique comme le passage de machinerie lourde comprimera donc ces couches successives qui représentent des sources d'informations chronologiques et culturelles très importantes et rendra quasi impossible leur interprétation.

II- LE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

La détermination du potentiel archéologique, c'est-à-dire la possibilité plus ou moins grande qu'un ou des groupes humains aient occupé une surface quelconque dans le passé, dépend de plusieurs critères. A partir d'une surface telle un banc d'emprunt de matériaux ou les limites d'une emprise de route, on ne peut nécessairement visualiser les traces d'occupations humaines anciennes, historiques et préhistoriques. Même si parfois, de telles traces sont perceptibles, le potentiel archéologique doit obligatoirement être identifié avant toute intervention ou

opération sur le terrain (ex.: coupe du bois, sondages pédologiques et géologiques, décapages de surface, etc...).

Le potentiel archéologique varie nécessairement d'une région à une autre et même d'une surface limitée à une autre. Par contre l'étude de certains paramètres permet de déterminer sommairement le potentiel de telle ou telle zone. Il faut toutefois comprendre qu'une zone qui, sur la base de certains critères, représenterait un bon potentiel de sites archéologiques, ne contient pas nécessairement des sites archéologiques. Cette zone est tout juste un endroit propice aux sites archéologiques. Des vérifications ultérieures, pratiquées par des spécialistes, serviront à vérifier ce potentiel.

La détermination du potentiel archéologique repose en grande partie sur l'état du relief du terrain actuel et tel qu'il pouvait être anciennement (le relief change par des actions naturelles telles le vent, l'érosion, le déplacement naturel des cours d'eau, etc...). Cette détermination dépend également du réseau hydrographique actuel et ancien d'une région. Elle dépend aussi des ressources fauniques et végétales, et sur les connaissances que nous pouvons avoir quant aux conditions d'habitation dans le passé pour un milieu donné.

Certains critères généraux peuvent servir pour l'identification du potentiel archéologique, sans toutefois que ceux-ci soient absolus. On ne peut aussi négliger que les raisons qui ont pu justifier l'occupation d'un endroit donné par nos ancêtres euro-canadiens ou par les amérindiens (en période historique et préhistorique) peuvent avoir été très différentes selon l'un ou l'autre cas.

On peut identifier certains des paramètres qui peuvent être déterminants pour catégoriser le potentiel archéologique d'un endroit donné:

a) Géomorphologie

En général des surfaces planes et bien drainées, des fonds de vallées par exemple, sont plus favorables à l'occupation humaine. Par contre des surfaces plus accidentées, près d'une rivière par exemple, peuvent avoir favorisé l'implantation de campements de pêche ou de chasse. Le paramètre géographique présente toute-

fois un sérieux problème pour l'identification du potentiel archéologique. En effet, il faut voir le relief comme une forme qui évolue dans le temps; une forme qui est modifiée par différents facteurs comme le vent, l'érosion, les glaciers, etc... Il faut donc aussi identifier les zones propices à l'habitation en fonction du relief ayant déjà existé. Il faut également comprendre que si les traces archéologiques ne sont pas apparentes en surface, elles peuvent être recouvertes par des dépôts de différentes épaisseurs. L'érosion (éolienne, pluviale et fluviale) peut mettre à nu des traces d'occupations humaines anciennes mais peut aussi transporter des matériaux (dépôts) sur des sites archéologiques et ainsi les recouvrir.

b) Hydrographie

Les occupations humaines en période historique et préhistorique sont très intimement liées aux réseaux hydrographiques. Evidemment, les cours d'eau et les plans d'eau ont toujours contribué à la subsistance de toutes sortes de populations. Mais le réseau hydrographique a toujours aussi servi très largement les déplacements de toutes sortes de populations. La localisation des sites archéologiques est donc liée à la fois, ou indifféremment, au transport et à la subsistance. Qu'il suffise de penser aux ruptures de pentes importantes dans le lit d'une rivière pour imaginer la possibilité qu'il y ait des emplacements de campements temporaires liés au nécessaire portage. Qu'il s'agisse aussi de penser aux fosses à poisson (saumon et autres). Qu'il s'agisse de penser à l'accessibilité d'une plage bien abritée des vents et des prédateurs. Qu'il s'agisse également de penser à un lieu propice à la surveillance d'éventuelles proies animales, etc...

Les occupations humaines se sont souvent faites en rapport avec l'évolution des formes du relief. En effet l'on retrouve souvent des sites archéologiques anciens sur des formes géographiques anciennes. Par exemple les terrasses les plus élevées près d'un lac, d'une rivière, d'un fleuve ou d'un océan peuvent renfermer des traces d'occupations humaines plus anciennes que sur les terrasses plus basses. On ne peut toutefois négliger la possibilité que certaines motivations ont pu faire que des emplacements plus récents soient situés sur des formes plus élevées et plus anciennes.

c) Végétation, faune, accessibilité, climat

Ces paramètres sont nécessairement liés aux paramètres hydrographiques et géomorphologiques et sont aussi inter-reliés. Il peut en effet, malgré la présence d'un plan d'eau et d'une surface bien drainée, se produire qu'un lieu donné ne soit tout simplement pas accessible par la densité du couvert forestier qui l'occupe et cela autant pour l'homme que pour la faune. Un lieu peu ou pas fréquenté par une faune présentant quelque intérêt pour l'homme pourrait également s'avérer peu propice à l'établissement et cela même si tous les autres facteurs sont positifs à cet effet. La difficulté d'accéder à un lieu donné par des contraintes de reliefs peut aussi faire qu'un lieu ne présente pas ou peu d'intérêt en terme de potentiel archéologique.

Il ne faut toutefois pas négliger que ces facteurs ont toujours été sujets à des changements parfois profonds liés aux variations climatiques étalées sur de longues périodes.

d) Le paramètre culturel

Ce paramètre est probablement le plus difficile à évaluer. En effet, les contraintes culturelles ont pu jouer un rôle parfois déterminant dans l'occupation ou la non-occupation d'un endroit ou d'un territoire donné. Les conflits tribaux, pouvant amener la détermination de zones dites "tampon" entre différents groupes, peuvent en effet avoir eu des conséquences déterminantes sur l'occupation d'un territoire. Cette variable prend son importance surtout pour ce qui concerne la préhistoire. La difficulté repose sur le fait qu'il s'avère quasi impossible d'identifier cette variable et de déterminer son importance. Une autre difficulté est celle de considérer cette variable dans le temps. En effet, pendant une courte période de temps donnée, les relations entre différents groupes ont pu jouer un rôle déterminant sur l'occupation d'un territoire. Toutefois, des zonations de ce genre ont pu aussi varier considérablement sur une période s'échelonnant sur plusieurs centaines ou milliers d'années.

D'autres facteurs culturels, tels ceux relatifs aux croyances et coutumes, aussi difficiles à évaluer, ont certainement joué un rôle dans l'occupation d'un territoire.

III- LES CLASSES DE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE

Les paramètres utilisés pour la détermination du potentiel archéologique ne servent qu'à produire un facteur de probabilité.

La hiérarchisation, en classes, du potentiel archéologique reflète le degré de probabilité qu'une surface donnée ait été occupée. Toutefois, la hiérarchisation ne permet pas de conclure que la classe la plus faible ne représente pas une source d'information car celle-ci peut, potentiellement, apporter des renseignements concernant les modes d'occupation d'une classe plus forte. Mais, la probabilité de trouver des sites archéologiques est plus grande dans une classe à potentiel fort que dans une classe à potentiel faible.

La détermination du potentiel archéologique s'applique toujours en fonction d'une unité physiographique ou même géographique particulière. L'importance accordée aux paramètres utilisés pour cette détermination peut donc varier selon que l'étude du potentiel archéologique fait référence à telle ou telle unité.

a) Potentiel archéologique fort

- Géomorphologie: terrasses actuelles et anciennes (marines, fluviales, lacustres), rivages actuels et anciens, plages contemporaines et anciennes, deltas fluvio-glaciaires et post-glaciaires. Surfaces plates et bien drainées. Les dépôts meubles seront composés par des sables et des graviers (fins et moyens).
- Hydrographie: bassin hydrographique actuel et ancien, lacs et rivières, fleuve, contexte marin actuel et ancien (chutes, rapides, fosses).
- Végétation: forêt (feuillus et mixte), toundra côtière, toundra arbustive côtière, aires dénudées, couvert herbacé.
- Faune: accessible à la faune terrestre actuelle et ancienne, lieu de pêche actuel et ancien, lieux de passage migratoire actuels et anciens de la faune terrestre, marine et avienne.

- Accessibilité: facilité d'accès en toute saison, accessibilité saisonnière (ex.: rivages, étranglements de rivière et de fleuve).
- Climat: lieu à l'abri des vents, à l'abri des inondations saisonnières, lieu fortement exposé à l'ensoleillement.
- Culturel: selon les informations historiques, archéologiques et autres.

b) Potentiel archéologique moyen

- Géomorphologie: la plupart des formes représentées dans le potentiel fort, plus les lieux d'accès entre différentes formes. Surfaces peu accidentées et bien drainées. Les dépôts correspondront à ceux du potentiel fort mais occasionnellement aussi à des sols argileux et limoneux.
- Hydrographie: réseau hydrographique de petite dimension (petits lacs, ruisseaux et autres petits cours d'eau).
- Végétation: forêt conifère, toundra arbustive, couvert arbustif.
- Faune: présence sporadique de la faune, faible densité d'espèces animales utiles à la consommation humaine.
- Accessibilité: difficultés saisonnières d'accès (passage inondé occasionnellement, intercommunication asséchée, accumulation importante de congères l'hiver).
- Climat: plus ou moins protégé des vents, humidité excessive.
- Culturel: selon les informations historiques, archéologiques et autres.

c) Potentiel archéologique faible ou nul

- Géomorphologie: affleurements rocheux, marécages, terrains fortement accidentés, pentes moyennes et fortes, tourbières. Sédiments argileux et/ou limoneux, dépôts morainiques grossiers, roc.
- Hydrographie: tourbières, marécages, ruisseaux négligeables, réseau hydrographique absent ou presque.
- Végétation: tourbières.
- Faune: faune presque absente.
- Accessibilité: difficile d'accès (falaise, monts et montagnes, traversé par des tourbières et des marécages, végétation très dense, etc...).
- Culturel: selon les informations historiques, archéologiques et autres.

IV- LE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE HISTORIQUE

L'archéologie historique se différencie de l'archéologie préhistorique surtout à partir du moment où les hommes occupant un endroit donné se sont mis à consigner par écrit certaines de leurs actions et leurs sentiments. Chez nous en Amérique du Nord, l'archéologie historique commence vers le milieu du XVe siècle alors que les basques espagnols et français fréquentaient l'estuaire du Saint-Laurent. Des archives témoignant de ces voyages sont en effet localisées à différents endroits en Espagne. D'autre part, en Amérique, l'archéologie préhistorique est associée aux cultures autochtones sans écriture, avant l'arrivée des européens.

Bien qu'en général les critères qui servent à déterminer le potentiel archéologique préhistorique puisse aussi s'appliquer à la détermination du potentiel archéologique historique, il faut tenir compte que d'autres facteurs ont pu jouer quant aux choix d'un emplacement pour l'habitat. C'est pourquoi, en plus des critères géographiques et culturels, l'archéologie historique appuie une large part de sa détermination du potentiel archéologique sur la recherche historique dans les archives.

V- PREVENIR LA DESTRUCTION DU PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

De façon générale, tous les projets de construction d'infrastructures routières, tous les projets de réfection routière, ainsi que les emplacements des sources de matériaux reliés à ces projets lorsqu'ils sont la propriété du M.T.Q., doivent faire l'objet, dans une première étape, d'une étude du potentiel archéologique.

Tel que mentionné, il ne peut s'agir d'attendre la veille, ou presque, du début des travaux de construction pour débiter l'étude du potentiel archéologique. L'étude du potentiel archéologique représente une phase pouvant être réalisée dans un laps de temps relativement court, dépendant de l'envergure et de la nature du projet.

Tel que mentionné, les traces d'occupation préhistoriques et historiques sont la plupart du temps imperceptibles visuellement. Il ne faut donc pas compter sur la possibilité d'identifier visuellement, à la surface du sol, des fondations anciennes de maisons ou d'autres traces évidentes même si occasionnellement une telle chose se produit.

Advenant que des vestiges d'occupations anciennes soient accidentellement localisés au cours, par exemple, d'une visite de projets ou de sondages géologiques ou pédo-
logiques préliminaires, toute personne doit en aviser son ministère et, en l'occurrence le Service de l'environnement du ministère des Transports. Dans une telle conjoncture, l'intéressé ne doit en aucune façon perturber (creuser ou chercher) le site avant qu'un archéologue ait visité les lieux.

Toute identification de traces d'occupations humaines anciennes faite au cours des travaux de construction et qui est due à la machinerie lourde ou à d'autres moyens doit être signalée au ministère, en l'occurrence au Service de l'environnement. Les travaux doivent être immédiatement interrompus jusqu'à ce qu'un archéologue ait visité les lieux.

DR/ld

Denis Roy, archéologue
Service de l'environnement
Division des études d'impacts

4. L'ENVIRONNEMENT ET LE MILIEU URBAIN



Montréal, le 17 mars 1982.

A: Service de l'Environnement
Direction Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'impacts
Service de l'Environnement

Objet: L'environnement et le milieu urbain
Présentation dans le cadre du programme
d'information (représentants régionaux).

1) Introduction

L'aménagement du territoire et le développement économique ont été depuis toujours des domaines d'intervention occupés par plusieurs acteurs (Etat, entreprises privées, édiles municipaux, promoteurs immobiliers, institutions financières,...); leurs actions sur le milieu naturel et humain ont eu des implications très importantes sur l'organisation, le développement et l'occupation de l'espace québécois.

Ces interventions n'ont malheureusement pas tous été bénéfiques pour la collectivité québécoise et ce même si elles étaient souvent souhaitées par la population. De plus en plus nous devons constater l'acuité des problèmes découlant de ces actions: la perte de terres agricoles à grand potentiel pour satisfaire le besoin d'expansion des banlieues, la croissance des coûts d'urbanisation comme: coûts de transport, coûts des services municipaux et collectifs, la dégradation du milieu naturel (pollution des cours d'eau, problème d'approvisionnement en eau potable,...). A titre d'exemple, qu'il suffise de mentionner que la conurbation montréalaise a perdu au cours de la période s'échelonnant de 1964 à 1975, 20 000 h de sol agricole aux mains d'une urbanisation peu planifiée, peu contrôlée, et combien coûteuse aujourd'hui pour la collectivité.

Devant de telles situations, une remise en question des actions individuelles s'est progressivement opérée pour faire place à une plus grande concertation entre les acteurs du développement afin que les décisions prises se fassent dans un esprit de protection et d'amélioration de l'environnement. Dans cette optique, le Québec s'est doté depuis quelques années d'une politique d'aménagement rationnel du territoire; les trois volets de cette politique sont: la protection de l'environnement (Loi de la qualité de l'environnement), la protection du territoire agricole (Loi sur la protection du territoire agricole) et l'établissement des règles relatives à l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme).

Ces trois volets sont indissociables puisque l'objet légalisé «l'environnement» est un système fort complexe où tous les éléments du milieu naturel et humain sont étroitement inter-reliés.

2) La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (1979, ch. 51) et ses implications pour le ministère des Transports

Voir texte joint en annexe.

3) Objectifs de l'urbaniste dans une équipe pluridisciplinaire

L'urbanisme est une discipline visant l'apprentissage et la maîtrise d'un ensemble de mesures techniques, administratives, économiques et sociales; l'application de ces connaissances doit permettre un développement harmonieux, rationnel et humain des agglomérations. Au Québec, cette discipline n'existe que depuis 20 ans alors que des villes ont déjà fêté leur trois-centième anniversaire d'existence! Actuellement, plus de 80% de la population québécoise habite, travaille, magasine et se divertit en «ville» dont plus de 50% sur le seul territoire du Montréal métropolitain. Cette concentration amène donc de nombreux problèmes d'organisation et de planification de l'espace auxquels plusieurs intervenants (urbanistes, sociologues, architectes, ingénieurs, ...) doivent trouver des solutions adéquates.

En matière de construction routière ou d'amélioration du réseau routier existant, l'urbaniste visera deux grands objectifs:

- a) tendre à ce que l'action proposées harmonise le plus possible avec le milieu urbain traversé (existant ou prévu);
- b) tendre à ce que l'action proposée limite le plus possible la dégradation de la qualité du milieu urbain.

4) Délimitation du lieu d'intervention

Lorsque nous voulons identifier les changements produits par une action (ex.: construction d'une nouvelle route), il est essentiel de définir le lieu où se produiront ces changements. Dans notre cas, le ministère des Transports inscrit son action dans un espace donné. Nous appellerons ce dernier l'Espace global (E), composé de sous-ensembles non-continus et non-homogènes qui sont: l'espace urbain où en voie d'urbanisation (U), l'espace rural (R) et l'espace naturel (N). Chacun de ces sous-ensembles est caractérisés par des éléments spécifiques (composantes du milieu) qui réagiront différemment selon l'intervention posée par l'homme.

L'urbaniste étudiera donc les réactions de l'espace urbain ou en voie d'urbanisation aux changements proposés; évidemment les réactions aux changements seront différents d'un espace urbain à un autre puisque les composantes du milieu traversé ne sont pas homogènes: ainsi comme il est fort probable qu'un quartier résidentiel à Montréal soit différent d'un quartier résidentiel de Brossard, l'analyse urbaine des changements apportés par la construction d'une route sera différente.

Ainsi, pour effectuer cette analyse, les principaux documents consultés sont: les cartes d'utilisation du sol et/ou plans d'urbanisme (lorsqu'ils existent), les règlements de zonage (lorsqu'ils existent), les règlements de lotissement et de construction. Si aucun de ces documents est disponible, le travail de localisation et d'identification des utilisations du sol peut être fait par photo-interprétation avec une vérification sur le terrain; quant au développement projeté, une ou des rencontres peuvent être faites avec les représentants municipaux, les ministères et les autres organismes publics afin d'obtenir les futures occupations du territoire municipal qui pourraient interférer avec l'utilisation de la route. A noter que cette première étape, nous permettra de reproduire spatialement l'image actuelle et future du milieu; simultanément, l'urbaniste peut s'il le juge nécessaire effectuer toutes enquêtes (études) lui permettant d'identifier la structure économique et industrielle de l'espace, les habitudes de déplacements de la population (entre quartiers, entre les services et les zones d'habitations,...), les liens de voisinage,... La portée et l'étendue des inventaires et des analyses varieront toutefois en fonction de l'action proposée: une autoroute, un contournement, un réaménagement de la route de 2 à 4 voies.

5) Les impacts facilement identifiables de l'action

Lorsque le lieu d'intervention est clairement délimité et que ses composantes ont été analysées adéquatement, certains impacts peuvent être identifiés assez rapidement. En milieu urbain, les principaux effets d'une nouvelle infrastructure routière ou d'une amélioration du réseau sont: le bruit, la poussière (pollution atmosphérique), l'expropriation de bâtiments, la consommation d'espace, les modifications aux accès des terrains contigus, la perte d'intimité.

Evidemment, tous ces impacts n'ont pas la même durée (court, moyen, long terme), la même intensité (fort, moyen, faible), ni la même étendue (emprise, zones limitrophes à l'emprise ou la totalité du lieu d'intervention). Il faudra donc appliquer certaines méthodes d'évaluation et de mesure qui nous permettront de cerner avec beaucoup plus de précision l'ampleur de l'impact, c'est-à-dire toutes ses dimensions.

Cependant, l'action proposée ne génère pas que des impacts directs mais elle génère aussi des impacts indirects sur le milieu urbain; leur identification est beaucoup plus complexe puisqu'ils ne sont pas nécessairement reliés à la réalisation de l'action. Ainsi, il est difficile d'affirmer que l'action puisse engendrer une augmentation ou une diminution de l'achalandage des commerces localisés le long de la route principale, (après la mise en service d'une nouvelle voie de contournement par exemple), ou que les populations expropriées et relocalisées s'adaptent bien ou pas à leur nouveau cadre de vie. En fait, ces exemples montrent bien toute la complexité que représente l'analyse des liens qui existent entre les différents éléments du milieu et la difficulté pour l'analyste de trouver des réponses à ces questions.

Claude Girard
Claude Girard, M. urb.

Recommandé par:

Andrée Lehmann
Andrée Lehmann, géom.
Chef, Division des Etudes d'impacts

MILIEU URBAIN (Impacts directs)

1) Réaménagement de la route existante

2) Contournement d'une municipalité (excluant les autoroutes)

3) Construction d'une autoroute

Paramètres -

- Expropriation et utilisation du sol - Site de relocalisation
- Rapprochement de l'emprise (pour unités résidentielles)
→ marge de recul
- Problème d'accès pour les propriétés existantes et les terrains vacants
- Problème de bruit
- Zonage prévu
 - soit pour relocalisation
 - soit pour recul
- Inconvénients durant la construction:
 - poussière
 - bruit
 - piéton
 - détournement de la circulation
- Entretien --> déneigement (problème de profil)

- Utilisation du sol projeté (zonage pour les terrains contigus)
Schéma d'aménagement
- Routes d'accès (existantes)
- Rues municipales projetées
- Problème de bruit pour les zones contigues
- Pression sur l'écotone (zone de transition: agricole/milieu urbain
Milieu naturel/milieu urbain)
pour le développement et l'expansion de la municipalité
- Desserte des terrains contigus (enclave/résidus)

- Schéma d'aménagement
- Utilisation du sol/zonage
- Routes d'accès (échangeurs) existantes et projetées
↓
- Problème de bruit pour les zones contigues à celles-ci
- Utilisation du sol le long de ces routes d'accès
- Acquisition de terrains à développer
% de ce qui est prévu pour le développement résidentiel, commercial, industriel,
... par exemple
impact sur les parcs municipaux
- Problème de bruit engendré par l'utilisation de la route pour les zones contigues.

5. ARCHITECTURE DE PAYSAGE

Montréal, le 4 mars 1982

Ce document est un bref condensé sur l'approche et le contenu des études en paysage. Il a été rédigé dans le but d'éclairer les représentants des différentes régions sur la portée et les objectifs de telles études.

Ginette Lalonde

Ginette Lalonde
Architecte paysagiste

Andrée Lehmann

Recommandé par: Andrée Lehmann, géomorphologue
Chef de la division des
Etudes d'impacts

DEMARCHE ET INTERVENTION
DE L'ARCHITECTE PAYSAGISTE

LES NOUVELLES ROUTES: ETAPES D'INTERVENTION

- 1) Identification du corridor de moindre impact et de mise en valeur des paysages traversés.
- 2) Identification du tracé de moindre impact et de mise en valeur des paysages traversés.
- 3) Etude d'impact sur l'environnement du tracé* (élaboration de mesures de mitigation).
- 4) Exécution*.
- 5) Entretien*.

* Pour les projets de reconstruction: tracé existant.

IDENTIFICATION DU CORRIDOR DE MOINDRE IMPACT ET MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

- Lors de l'étude d'impact visuel pour le choix d'un corridor, on identifiera les grandes unités visuelles, les attraits visuels existants et potentiels, les dégradations visuelles, le nombre d'observateurs fixes... (inventaire).
- De plus, on analysera la dynamique des paysages: la géomorphologie, l'hydrographie, le couvert végétal, l'occupation du sol, le milieu bâti...

Suite à l'analyse qui développera notre connaissance et notre compréhension du milieu perçu, on effectuera une synthèse. La synthèse consiste à établir le lien entre le paysage tel qu'il aurait évolué et le paysage tel qu'il évoluera suite à l'implantation de la route.

- Cette synthèse nous permettra de pondérer le potentiel du paysage à recevoir ou rejeter le corridor (zone sensible et zone propice).
- Suite à cette synthèse qui nous permettra d'identifier les impacts positifs et négatifs, on formulera des recommandations quant au choix du corridor routier avec si nécessaire des solutions alternatives.

IDENTIFICATION DU TRACE DE MOINDRE IMPACT ET DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

- Lors du choix de tracé de moindre impact visuel, l'inventaire et l'analyse se feront de façon beaucoup plus détaillée puisque la localisation de la route se précise. (Voir annexe 1)
- L'analyse sera plus axée sur le design de la route, à savoir si elle met en valeur les paysages traversés, de quelle façon elle s'articule et s'intègre au milieu.
- Suite à l'analyse qui sera faite dans les buts de la mise en valeur des paysages routiers et du maintien de la qualité du milieu, on effectuera une synthèse. Cette synthèse consiste à établir le lien entre le paysage tel qu'il aurait évolué et le paysage tel qu'il évoluera suite à l'implantation de la route. (Voir annexe 1)
- Cette synthèse nous permettra d'évaluer la capacité du paysage à absorber la route.
- Suite à cette synthèse, on formulera des recommandations quant au choix du tracé ainsi que les mesures de mitigation appliquées aux impacts identifiés. (Voir annexe 3)

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU TRACÉ

- Lors de l'étude d'impact sur l'environnement du tracé, l'inventaire visuelle se fera de façon très détaillée, en prenant en considération la perception de l'observateur fixe et de l'utilisateur. (Voir annexe 2)
- L'analyse sera plus axée sur la construction de la route, à savoir la portée du déboisement, du nivellement, du drainage, de l'expropriation... en rapport avec la composition du paysage, la vocation du milieu et les valeurs accordées aux éléments du paysage. (Voir annexe 2)

Suite à l'analyse qui évaluera la portée de l'implantation de la route dans le milieu, on effectuera une synthèse. Cette synthèse consiste à établir le lien entre le paysage tel qu'il aurait évolué et le paysage tel qu'il évoluera suite à l'implantation de la route.

- Cette synthèse nous permettra d'évaluer et de pondérer les impacts visuelles et d'identifier les potentiels de mise en valeur.
- Suite à cette synthèse, on formulera des recommandations qui seront orientées vers un concept d'aménagement paysager des abords routiers.

EXECUTION

- Lors de l'exécution des plans d'aménagement paysager, l'inventaire sera plus technique, à savoir le type de sol, les pourcentages de pente des talus, l'ensoleillement, l'orientation du vent, le comportement de la neige, le drainage tel que la hauteur de la nappe phréatique, etc...
- Suite aux résultats de l'inventaire et de l'étude d'impact on effectuera un plan concept et un plan de design des abords routiers (ceci permettra de plus de réaliser un estimé préliminaire des coûts). (Voir annexe 4)
- Suite à l'exécution du plan de design, on effectuera les plans d'exécution qui, selon l'ampleur des travaux, pourront comprendre: un plan de nivellement et drainage, un plan d'implantation des infrastructures (ex. belvédère), un plan de plantation et de construction, un plan de détails de plantation et de construction.
- On effectuera de plus les devis techniques appropriés ainsi que les bordereaux des quantités et des prix. Au besoin, on effectuera des visites sommaires des travaux.

ENTRETIEN

Sur demande, l'architecte paysagiste pourra fournir de l'information et des recommandations concernant l'entretien des abords routiers.

ANNEXE 1
ETUDE D'IMPACT VISUELLE COMPARATIVE
CHOIX DE TRACE

MATRICE D'ÉVALUATION ESTHÉTIQUE

Tronçon A

Site d'observation	Paysage														Observateur																																													
	Absorption visuelle														Nombre d'observateurs potentiels	Fixe										Mobile																																		
	Densité végétale		Frontière visuelle frontale		Frontière visuelle latérale		Composition		Proportion affectée		Accès visuel potentiel			Attention				Accès visuel potentiel			Attention																																							
	Faible	à	Forte	Fermée	à	Ouverte	Ouverte	à	Fermée	Homogène	à	Complexe	Grande	à		Faible	Grand	à	Faible	Surélevée	à	Encaissée	Libre	à	Obstrué	Rapprochée	à	Lointaine	Permanente	à	Passagère	Faible	à	Grande	Surélevée	à	Encaissée	Libre	à	Obstrué	Rapprochée	à	Lointaine	Faible	à	Grande	Simple	à	Complexe											
1			○	○			⊙			⊙			⊙		⊙	⊙																						⊙		⊙														○						
2			○	○			⊙			⊙				⊙		⊙																					⊙		⊙														○			⊙				
3		⊙			⊙		⊙			⊙					○																								⊙				○						⊙			⊙								
4			○	○				○	⊙					⊙						○		○				⊙				○					○																									
5		⊙		⊙			⊙				○		⊙							○	⊙					⊙				⊙					⊙																									
6			○	○			⊙			⊙				⊙					⊙		⊙					⊙				⊙						⊙																								
7			○			○				⊙				⊙																								⊙		⊙			○	⊙								⊙								
8			○		⊙		⊙			⊙				⊙								⊙														⊙		⊙			○	⊙									⊙									
9			○	○				○	⊙					⊙																						⊙			⊙																					
10		⊙		○			⊙				○	⊙								○		○				⊙				⊙						⊙																								
11			○	○				○	⊙					⊙																							⊙		⊙																					
12			○	○				○		⊙				⊙																							⊙			⊙																				
13		⊙		○			⊙			⊙			⊙							⊙		⊙				⊙				⊙																														
14			○		⊙		⊙			⊙					○																						⊙		⊙			○	⊙																	
15			○	○			⊙			⊙				⊙							⊙																																							

MATRICE D'ÉVALUATION ESTHÉTIQUE

Tronçon B

Site d'observation	Paysage														Observateur																																			
	Absorbtion visuelle														Nombre d'obbservateurs potentiels	Fixe										Mobile																								
	Densité végétale			Frontière visuelle frontale		Frontière visuelle latérale		Composition		Proportion affectée			Accès visuel potentiel			Attention				Accès visuel potentiel			Attention																											
	Faible	à	Forte	Fermée	à	Ouverte	Ouverte	à	Fermée	Homogène	à	Complexe	Grande	à		Faible	Grand	à	Faible	Surélevée	à	Encaissée	Libre	à	Obstrué	Rapprochée	à	Lointaine	Permanente	à	Passagère	Faible	à	Grande	Surélevée	à	Encaissée	Libre	à	Obstrué	Rapprochée	à	Lointaine	Faible	à	Grande	Simple	à	Complexe	
1			○		⊙		⊙			⊙		⊙		⊙				○																	⊙		⊙			○		⊙		⊙						
2			○	⊙			⊙			⊙		⊙		⊙			⊙																			⊙		○		⊙		⊙		⊙		⊙				
3			○		⊙		⊙			⊙				⊙				○																	⊙		⊙			⊙			⊙		⊙					
4			○	⊙			⊙			⊙				⊙			⊙		⊙		⊙				⊙								⊙																	
5		⊙			⊙		⊙				⊙		⊙					○																	⊙		⊙						○	⊙						
6			○	○			○				⊙		○					○			○			○																										
7			○	○			○			○			○					○		⊙		⊙			⊙																									
8			○	○				○		○					○			○																		○		⊙				○		⊙						
9			○	⊙				⊙			⊙		○					○			○					⊙																								
10			○	⊙				⊙		○			○					○																	⊙			⊙			⊙				⊙					
11			○		⊙			⊙		○				⊙				○																	⊙		⊙						○	⊙						
12		⊙		⊙				○			⊙		⊙					○																	⊙		⊙						○	⊙						
13			○	⊙				⊙		⊙			⊙					○	⊙					○																										
14																																																		
15																																																		

Sensibilité : Forte ○ Moyenne ⊙ Faible ○

TABLEAU 7.1R

Tableau synoptique des impacts esthétiques

	TRACÉ	IMPACT MOYEN	IMPACT FORT	IMPACT EXTRÊME
TRONÇON A	A1	- Aucun	- En fin de tracé, plan d'eau de la Rivière des Hurons	- Panorama sur la montagne au sud de Notre-Dame des Laurentides
	A2	- Aucun	- Près du lac des Deux-Truites, flanc de montagne visible	- Aucun
	A3	- Flanc de montagne de la polyvalente	- Près du lac de Deux-Truites jusqu'à la fin du tracé, flanc de montagne visible	- Aucun
	A4	- Forêt naturelle du côté est de la montagne de la polyvalente	- Impact panoramique près de la côte Bédard - Impact de type récréatif au camp Patro - Du lac des Deux-Truites jusqu'à la fin du tracé, flanc de montagne visible	- Aucun
TRONÇON B	B1	- Aucun	- En début de tronçon, plan d'eau de la rivière des Hurons	- Aucun
	B2	- En début de tronçon, boisé servant d'écran entre la route 175 et la ligne hydro-électrique	- Aucun	- Aucun
	B3	- Base des montagnes à l'est de la route 175	- Flanc de montagne face à Stoneham	- Aucun
	Partie commune B	- Base de la montagne à l'est de Stoneham - Boisé et ruisseau du tributaire de la rivière des Hurons	- Impact de type récréatif au camping Provincial	- Aucun

ANNEXE 2
ETUDE D'IMPACT VISUEL
D'UN TRACE EXISTANT

Etude d'impact sur l'environnement aménagement de la route 132 Inventaire du paysage

(INVENTAIRE)

ITINÉRAIRE ROUTIER	No.	2 3	2,1 km	Photos: K32 à 36 L2-3 F35
	Nom:	MANCHE-D'EPEE		

1. PERCEPTION VISUELLE

1.1 POSITION DE L'OBSERVATEUR en surplomb ☐ position horizontale ☐ position concave ☐	1.2 DÉGAGEMENT VISUEL <table border="0"> <tr> <td></td> <td>nord</td> <td>sud</td> </tr> <tr> <td>· écrans</td> <td>☐</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>· forêt</td> <td>☐</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>· relief</td> <td>☐</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>· bâtiment</td> <td>☐</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>· transparence</td> <td>☒</td> <td>☐</td> </tr> </table>		nord	sud	· écrans	☐	☒	· forêt	☐	☒	· relief	☐	☒	· bâtiment	☐	☒	· transparence	☒	☐										
	nord	sud																											
· écrans	☐	☒																											
· forêt	☐	☒																											
· relief	☐	☒																											
· bâtiment	☐	☒																											
· transparence	☒	☐																											
1.3 CARACTÈRES DU PAYSAGE <table border="0"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>agricole</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>forestier</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>urbain</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>maritime</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>portuaire</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>autre</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </table>		1	2	3	agricole	☐	☒	☐	forestier	☐	☒	☐	urbain	☐	☒	☐	maritime	☐	☒	☐	portuaire	☐	☐	☐	autre	☐	☐	☐	1.4 AGENCEMENT DANS L'ESPACE
	1	2	3																										
agricole	☐	☒	☐																										
forestier	☐	☒	☐																										
urbain	☐	☒	☐																										
maritime	☐	☒	☐																										
portuaire	☐	☐	☐																										
autre	☐	☐	☐																										

2. INTÉRÊT VISUEL

2.1 ATTRAITS VISUELS <table border="0"> <tr> <td></td> <td>MINEUR</td> <td>MAJEUR</td> </tr> <tr> <td>mer</td> <td>☒</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>plage</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>rivage</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>falaise boisée</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>falaise dénudée</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>cours d'eau</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>formation géologique</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>bâtiment</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>ensemble architectural</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>quai</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>phare</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>autres</td> <td>☒</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>caveau à légumes</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>fours à pain</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </table>		MINEUR	MAJEUR	mer	☒	☐	plage	☐	☐	rivage	☐	☐	falaise boisée	☐	☐	falaise dénudée	☐	☐	cours d'eau	☐	☐	formation géologique	☐	☐	bâtiment	☐	☐	ensemble architectural	☐	☐	quai	☐	☐	phare	☐	☐	autres	☒	☒	caveau à légumes	☐	☐	fours à pain	☐	☐	2.2 POINTS DE VUE D'INTÉRÊT <table border="0"> <tr> <td></td> <td>PERCÉE</td> <td>PANORAMA</td> </tr> <tr> <td>local</td> <td>☐</td> <td>☒ (120° et plus)</td> </tr> <tr> <td>régional</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </table>		PERCÉE	PANORAMA	local	☐	☒ (120° et plus)	régional	☐	☐
	MINEUR	MAJEUR																																																					
mer	☒	☐																																																					
plage	☐	☐																																																					
rivage	☐	☐																																																					
falaise boisée	☐	☐																																																					
falaise dénudée	☐	☐																																																					
cours d'eau	☐	☐																																																					
formation géologique	☐	☐																																																					
bâtiment	☐	☐																																																					
ensemble architectural	☐	☐																																																					
quai	☐	☐																																																					
phare	☐	☐																																																					
autres	☒	☒																																																					
caveau à légumes	☐	☐																																																					
fours à pain	☐	☐																																																					
	PERCÉE	PANORAMA																																																					
local	☐	☒ (120° et plus)																																																					
régional	☐	☐																																																					
2.3 DÉGRADATIONS VISUELLES <table border="0"> <tr> <td></td> <td>MINEURE</td> <td>MAJEURE</td> </tr> <tr> <td>banc d'emprunt</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>coupe forestière</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>dépotoir</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>peinture sur roc</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>bâtiment délabré</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>autres</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </table>				MINEURE	MAJEURE	banc d'emprunt	☐	☐	coupe forestière	☐	☐	dépotoir	☐	☐	peinture sur roc	☐	☐	bâtiment délabré	☐	☐	autres	☐	☐																																
	MINEURE	MAJEURE																																																					
banc d'emprunt	☐	☐																																																					
coupe forestière	☐	☐																																																					
dépotoir	☐	☐																																																					
peinture sur roc	☐	☐																																																					
bâtiment délabré	☐	☐																																																					
autres	☐	☐																																																					

REMARQUES. Paysage de peuplement côtier qui ressemble à celui du secteur des Tourelles (fiche 2).

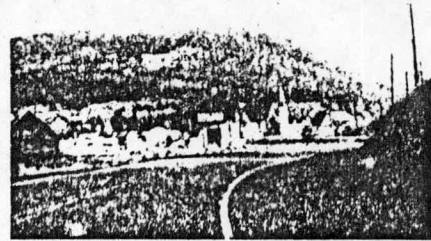
(ANALYSE)

paysage de baie

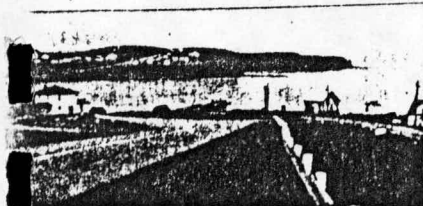
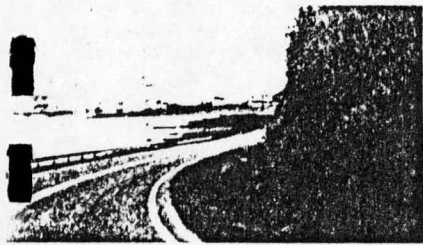
- 1. Saint-Joachim-de-Tourelle
- 2. Marsoui
- 3. Rivière-à-Claude
- 4. Sainte-Marthe-de-Gaspé
- 5. Mont-Saint-Pierre



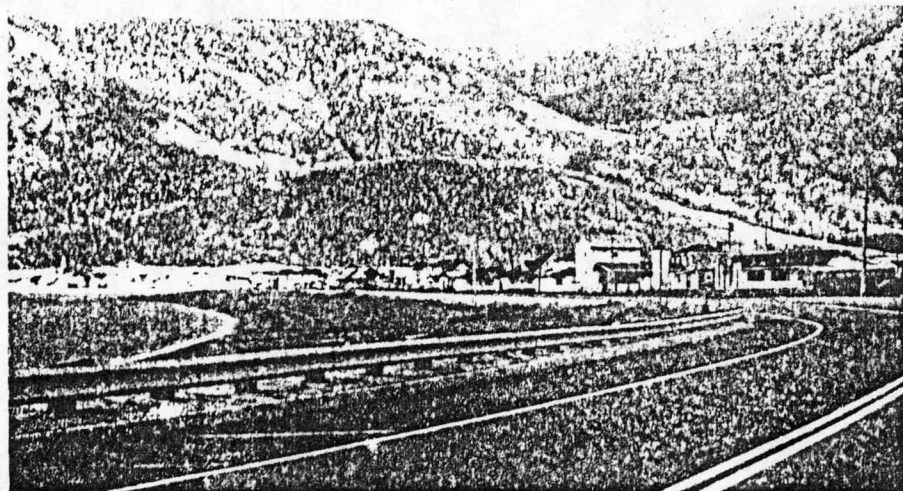
1



2



4

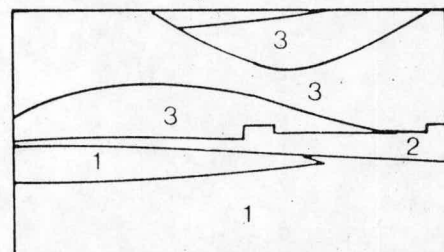


5 Paysage type

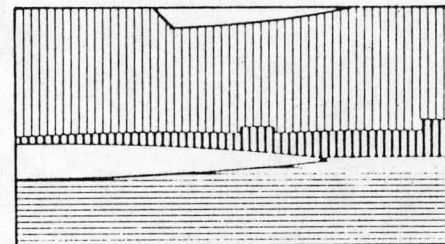
Les montagnes de l'arrière-plan forment un élément frontalière important. Le plan vertical de la falaise contraste avec le plan horizontal de la mer. Tracé circulaire intéressant; la route et le village suivent le contour de la baie.

Textures variées qui offrent un intérêt visuel: l'ouverture sur le milieu marin, le domaine construit, l'arrière-plan montagneux et la route.

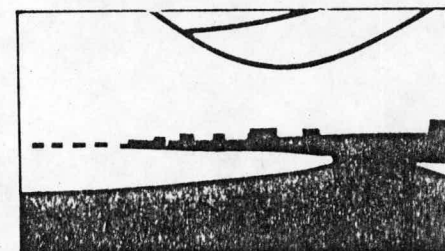
Profil en arc des différents éléments qui composent le paysage. L'encaissement que produit le rebord du plateau.



L'interposition des plans



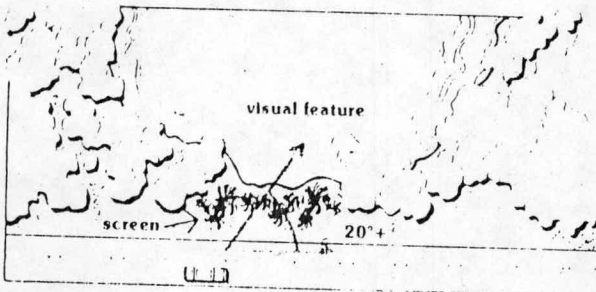
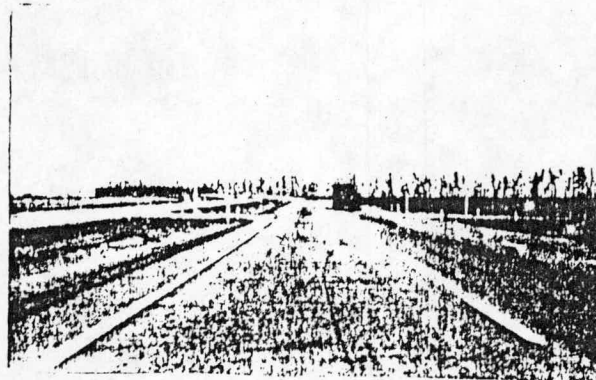
Les textures



Les éléments dominants

ANNEXE 3
PRINCIPE DE DESIGN D'UN TRACE
SELON LA PERCEPTION ET LE
COMPORTEMENT DE L'AUTOMOBILISTE

ALIGNEMENT HORIZONTAL



LONG ALIGNEMENT DROIT

AVANTAGES

Les longues tangentes

- créent une forte sensation de direction dans le paysage (fig. 3.5)
- permettent la perception d'éléments beaucoup plus éloignés (fig. 3.6)
- permettent un maximum de chance de dépassement sur les routes à deux voies (fig. 3.5)

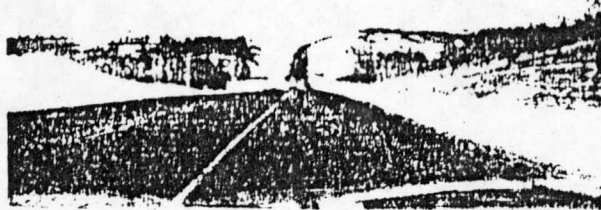
DESAVANTAGES/SOLUTIONS

Dans des paysages homogènes, la conduite sur de longues routes droites peut devenir monotone, voire dangereuse.

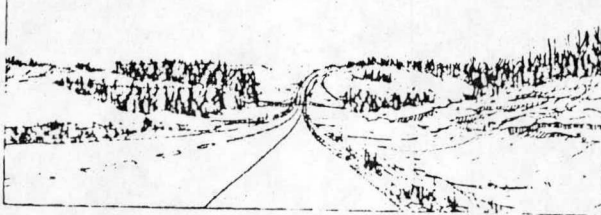
DESAVANTAGES - Les longues routes droites ne permettent qu'une vue oblique des éléments intéressants du paysage (fig. 3.7).

SOLUTIONS - On peut créer des courbes de façon à orienter la vue sur les attrait visuels. Des écrans visuels peuvent être utilisés pour supprimer les vues obliques (fig. 3.7) qui peuvent nuire à la sécurité.

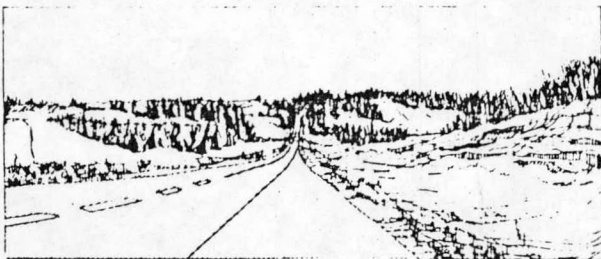
ter la vue sur les attrait visuels. Des écrans visuels peuvent être utilisés pour supprimer les vues obliques (fig. 3.7) qui peuvent nuire à la sécurité.



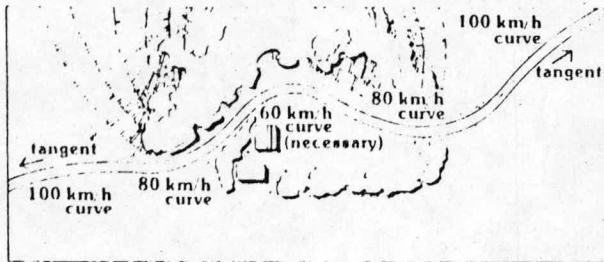
DESAVANTAGES - Avec la distance, les objets éloignés du paysage s'estompent graduellement. Ainsi, les changements de direction de la route peuvent apparaître brusquement même si la courbe au haut de la tangente est généreuse (fig. 3.8).



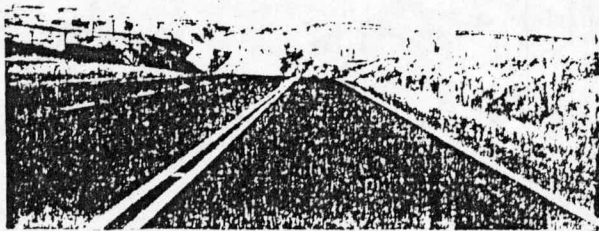
SOLUTIONS - La présence de changement de direction horizontale peut être signifiées par l'utilisation de courbes plus longues et plus graduelles au haut de l'alignement droit (fig. 3.9) ou en localisant les courbes serrées au sommet de la butte.



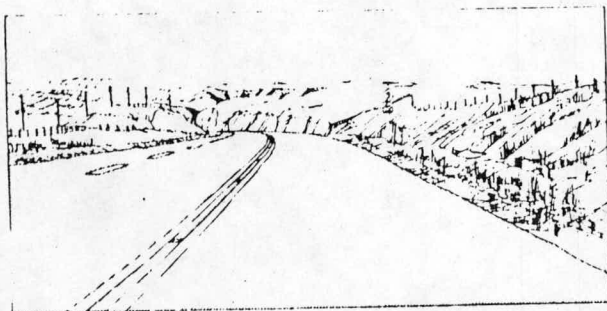
Les courbes camouflées peuvent être mieux annoncées par les végétaux des abords de la route (fig. 3.10).

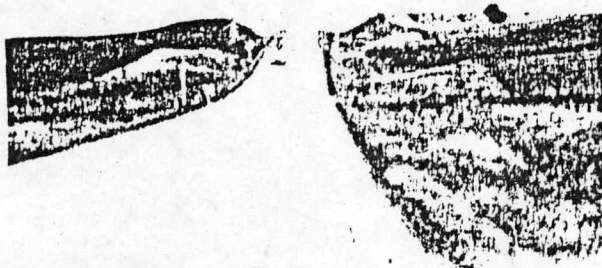
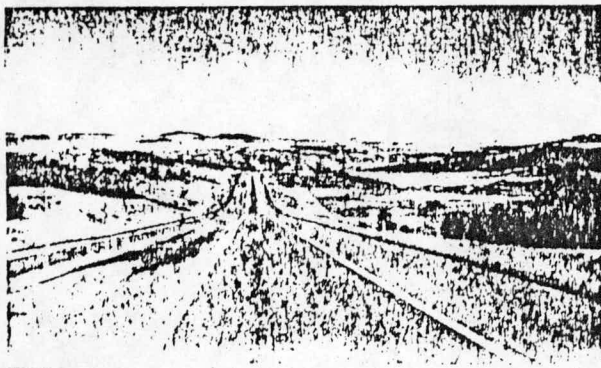


DESAVANTAGE - Les longs alignements droits qui traversent les paysages ouverts et homogènes engendrent l'augmentation de la vitesse des voitures automobiles. Après de telles tangentes, une courbe peut devenir dangereuse

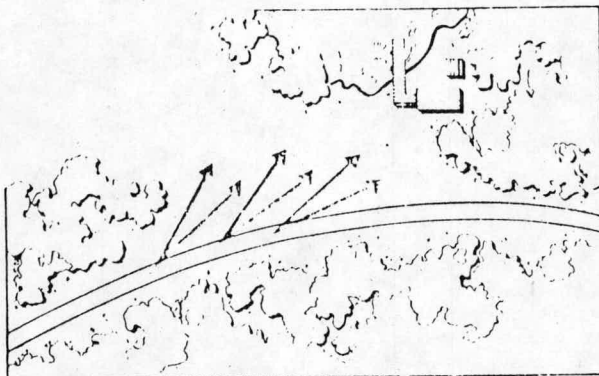


SOLUTION - En créant une fermeture visuelle avant la courbe (restriction du champ visuel), il est possible de ralentir la circulation. Si une courbe serrée est nécessaire à certains endroits, une courbure progressive avertira les conducteurs de l'urgence du ralentissement (fig. 3.11). Les dépressions subites (courbes verticales, fig. 3.12) peuvent être annoncées par de longues courbes horizontales.



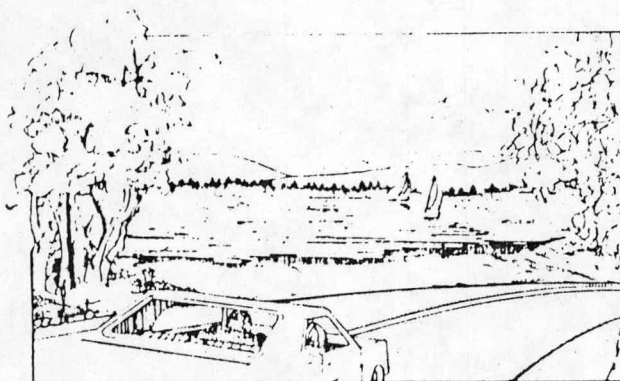


Les longs alignements droits peuvent être intégrés aux paysages fortement directionnels, une vallée linéaire par exemple, ou non directionnels comme les plaines (fig. 3.14). Les longues tangentes sont inappropriées dans le cas des paysages ondulés (fig. 3.15).



ALIGNEMENT CURVILINEAIRE AVANTAGES

- La route curvilinéaire peut permettre la perception d'une succession de scènes dans le rayon du champ visuel normal (fig. 3.16, 3.17).



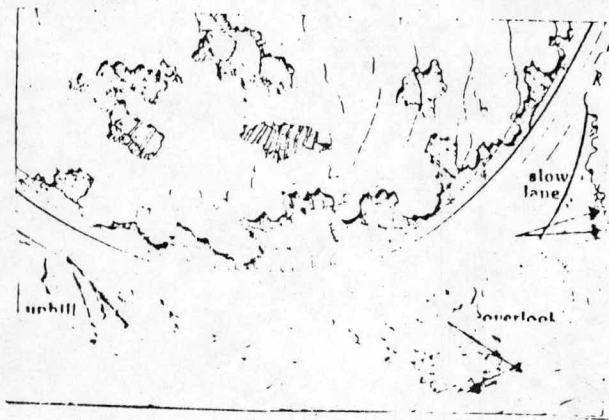
- La perception des différents éléments du paysage est possible sans un changement brusque de l'alignement.
- La vitesse de circulation peut être contrôlée par la sélection des courbes appropriées (fig. 3.11).

- L'alignement curvilinéaire convient mieux aux paysages vallonneux.

DESAVANTAGES/SOLUTIONS

Dans certains cas, la perception d'un panorama intéressant dans une courbe peut distraire visuellement le conducteur et engendrer une perte de contrôle.

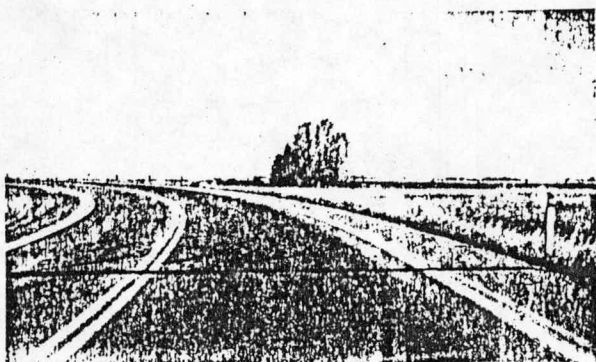
SOLUTION - Les éléments qui peuvent distraire doivent être gardés à l'intérieur du champ visuel du conducteur en mouvement (fig. 3.16). Si cela n'est pas possible, un écran visuel peut être utilisé pour camoufler l'attrait visuel.



- Les possibilités de dépassement sont minces surtout dans le cas des courbes serrées.

SOLUTION - Les longues courbes planes et les voies pour véhicules lents peuvent résoudre ce problème (fig. 3.18).

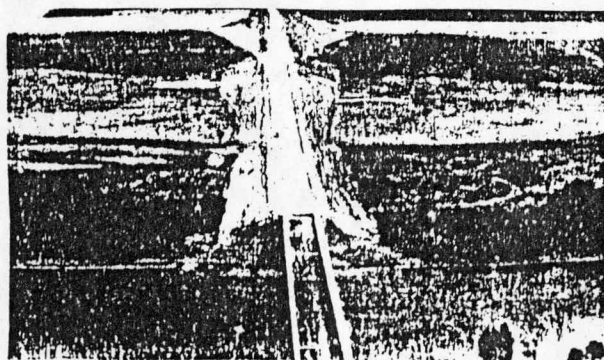
L'alignement curvilinéaire est approprié pour tous les paysages qui ne possèdent pas de structure linéaire bien définie. Cet alignement est particulièrement bon dans le cas des paysages de plaine où il permet une exploitation visuelle maximale.



Les alignements curvilinéaires peuvent engendrer des confusions visuelles si l'emplacement de la courbe n'est pas justifié. La végétation et le terrassement peuvent le faire en signalant le changement de direction (fig. 3.19). (1)

ALIGNEMENT VERTICAL

L'échelle de la courbe verticale doit être la relation avec la distance de visibilité permise par l'alignement horizontal. Si la distance de visibilité est trop longue par rapport à la courbe verticale, les effets de "montagne russe" ou de "courbes brisées" se produisent. Si l'on veut alors utiliser des



courbes verticales en rapport avec la distance de visibilité, de gros travaux de terrassement sont nécessaires et détruisent l'harmonie du paysage (fig. 3.20).

Il est possible de combiner les courbes verticales et horizontales de façon

à ce que la courbe verticale traverse la pente en oblique. Le terrassement sera alors beaucoup plus léger. (2)

(1) *Alberta Road*, chap. 3, pp. 4-9

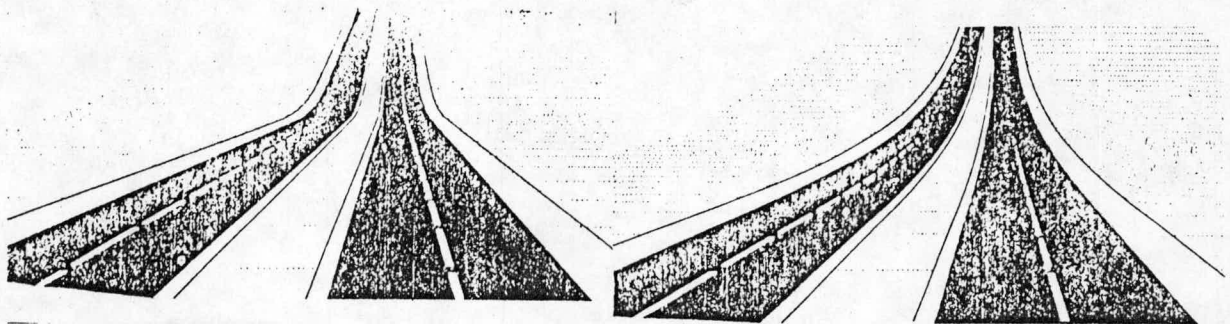
(2) *Alberta Road*, chap. 3, p. 11

INTEGRATION DES ALIGNEMENTS VERTICAUX ET HORIZONTAUX

Le design des routes doit combiner les plans horizontaux et verticaux. L'utilisateur de la route confère une troisième dimension au volume de la route: la profondeur des plans. L'utilisateur est sensible à la continuité ou à la discontinuité des plans verticaux et horizontaux.

La discontinuité de ces deux plans peut produire différents effets (1).

- La courbe de transition entre le plan vertical et le plan horizontal doit être à l'échelle du paysage. Un allongement de la courbe peut faciliter l'intégration (fig. 3.21, 3.22) (2).



- Il faut éviter les petites courbes verticales (ou dépressions) dans une grande courbe horizontale. L'allongement de la courbe verticale et un minimum de terrassement peuvent corriger l'effet de rupture (fig. 3.23, 3.24) (3).

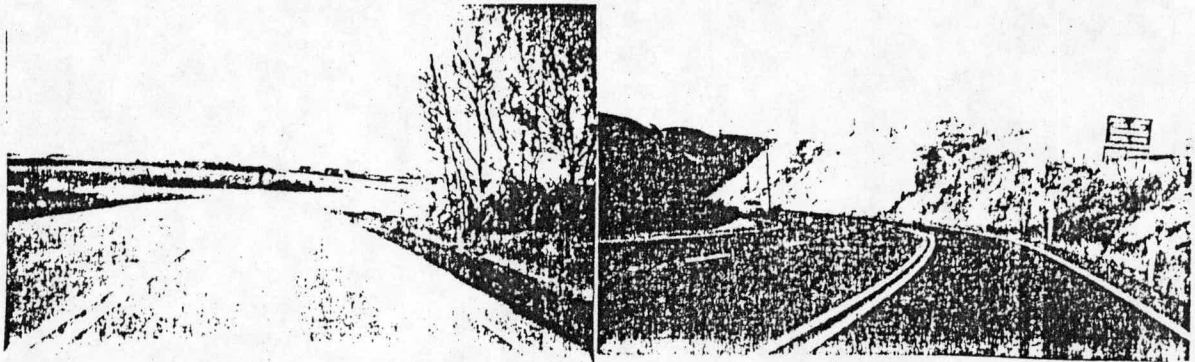


(1) Alberta Road, chap. 3, p. 10

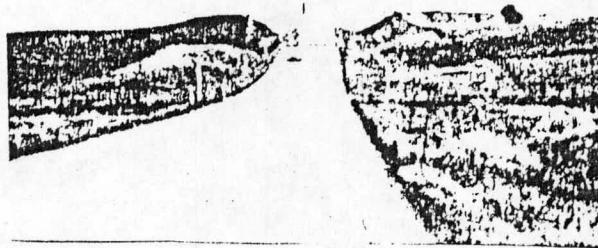
(2) Highway Research Record, no 172, pp. 1-19

(3) Transportation Research Record, Report 518, pp. 18-21

On ne doit jamais modifier l'orientation de la route par une courbe suite à une dépression ou une élévation du profil routier (fig. 3.25). Une longue courbe horizontale saura plutôt annoncer la dépression ou l'élévation qui suit (fig. 3.26).



Une succession trop rapide des plans verticaux et horizontaux produit l'effet "des montagnes russes". A partir d'une topographie ondulée, un alignement curvilinéaire se serait mieux intégré.

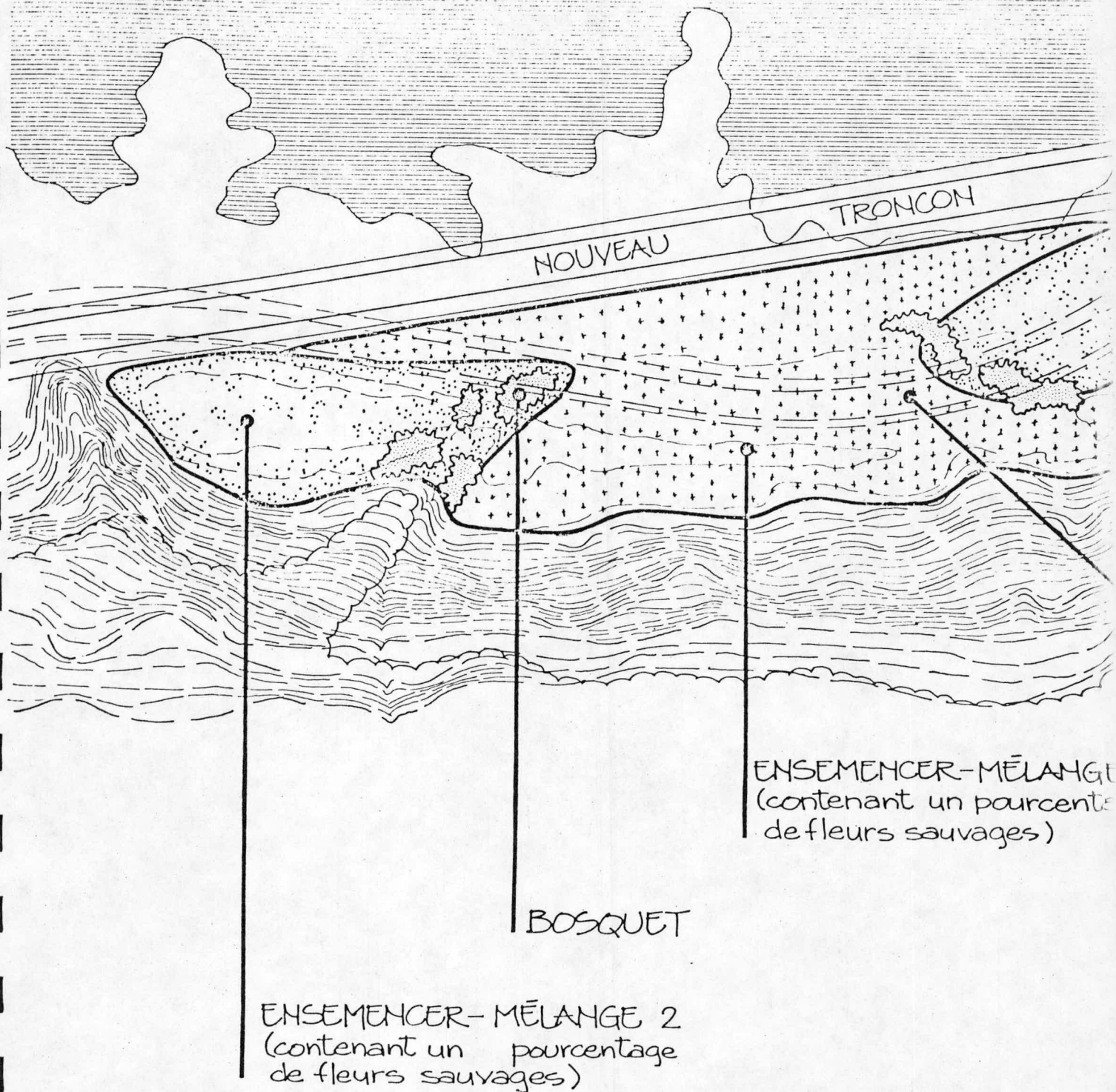


La technique traditionnelle qui traite les alignements verticaux et horizontaux (design en plan) ne peut résoudre tous les problèmes d'intégration, particulièrement dans les endroits où la distance de visibilité est grande et où la topographie est complexe. Dans ce cas, les croquis en trois dimensions permettent une meilleure compréhension du problème (1).

(1) *Alberta Road, chapitre 3, p.10*

ANNEXE 4
PRINCIPE DE DESIGN
POUR L'AMENAGEMENT
DES ABORDS ROUTIERS

FLEUVE SAINT-LAURENT



SAFETY: SIGHT DISTANCE ON CURVES AND INTERSECTIONS

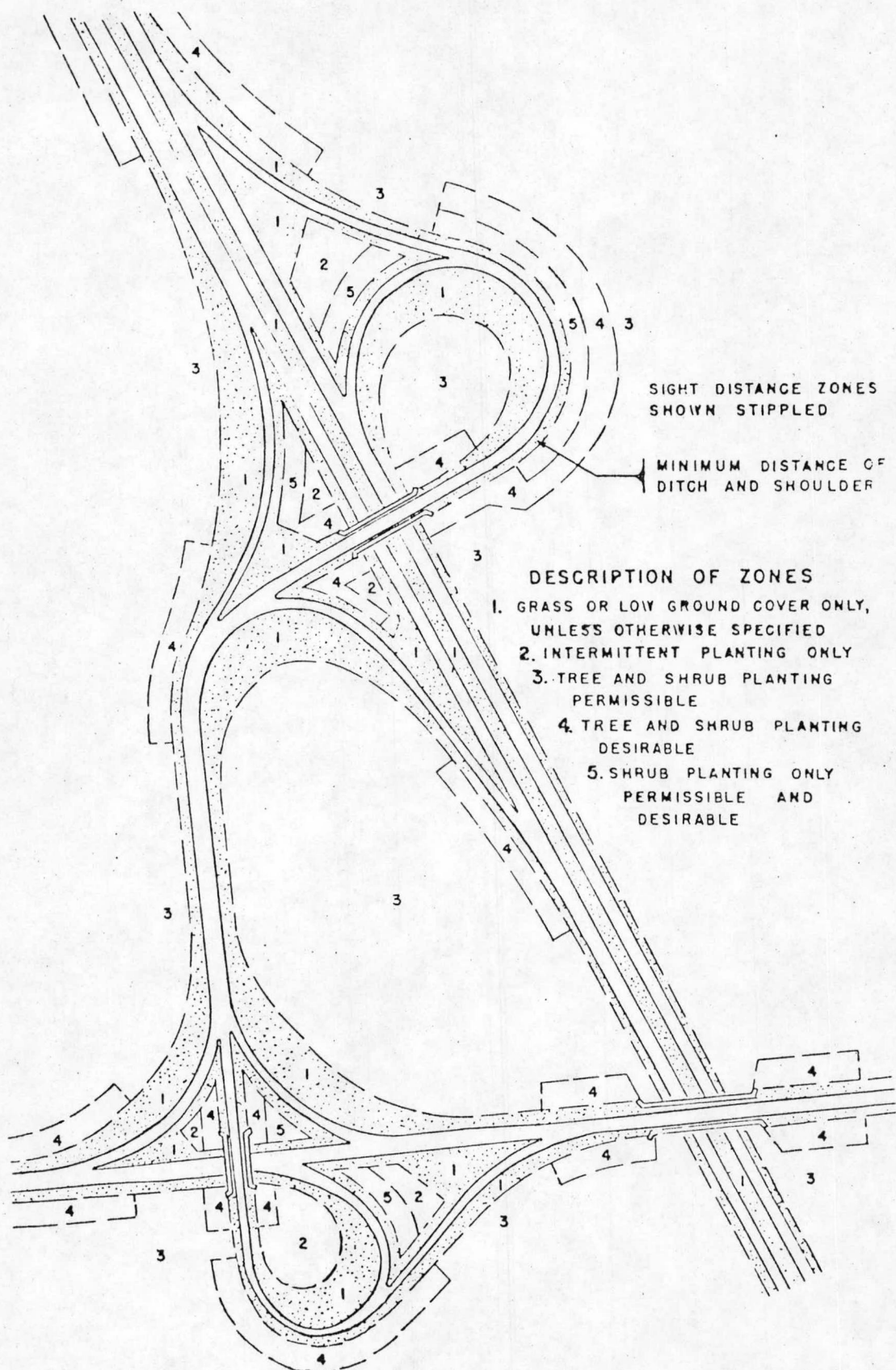


Figure 5. Selective cutting zones for sight distance at highway interchanges.
(Source material same as Figure 1.)

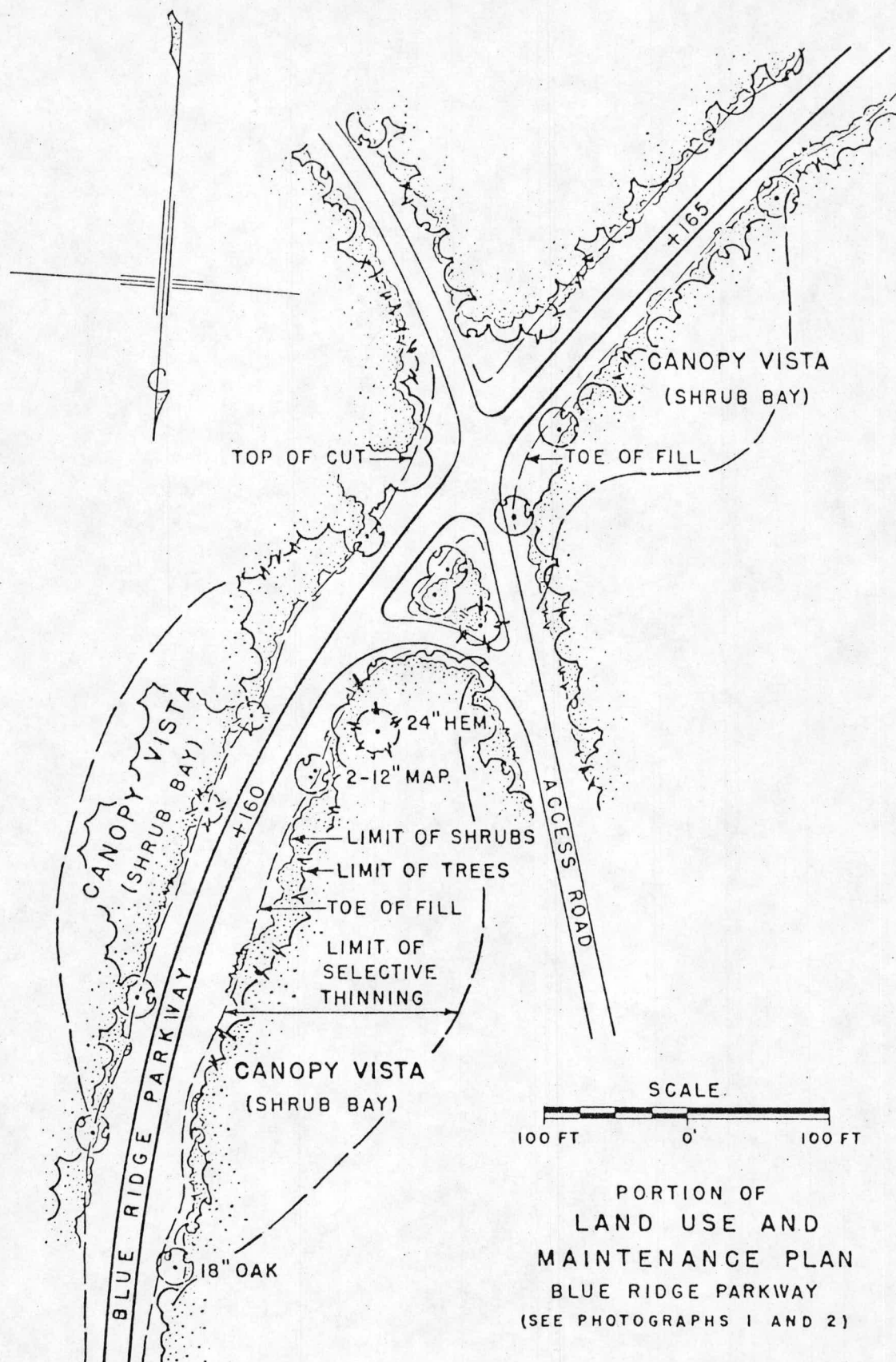


Figure 8.

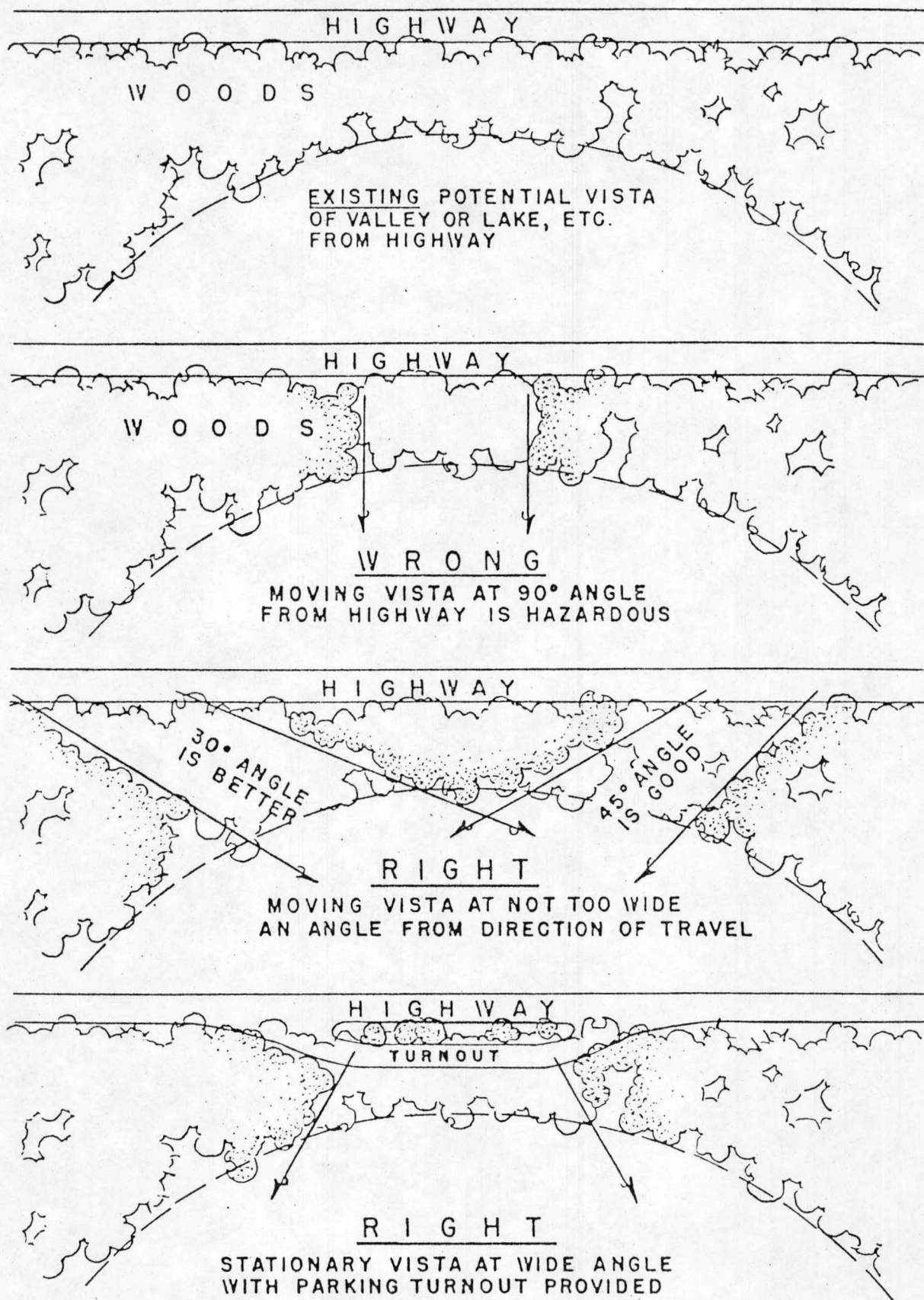


Figure 10.

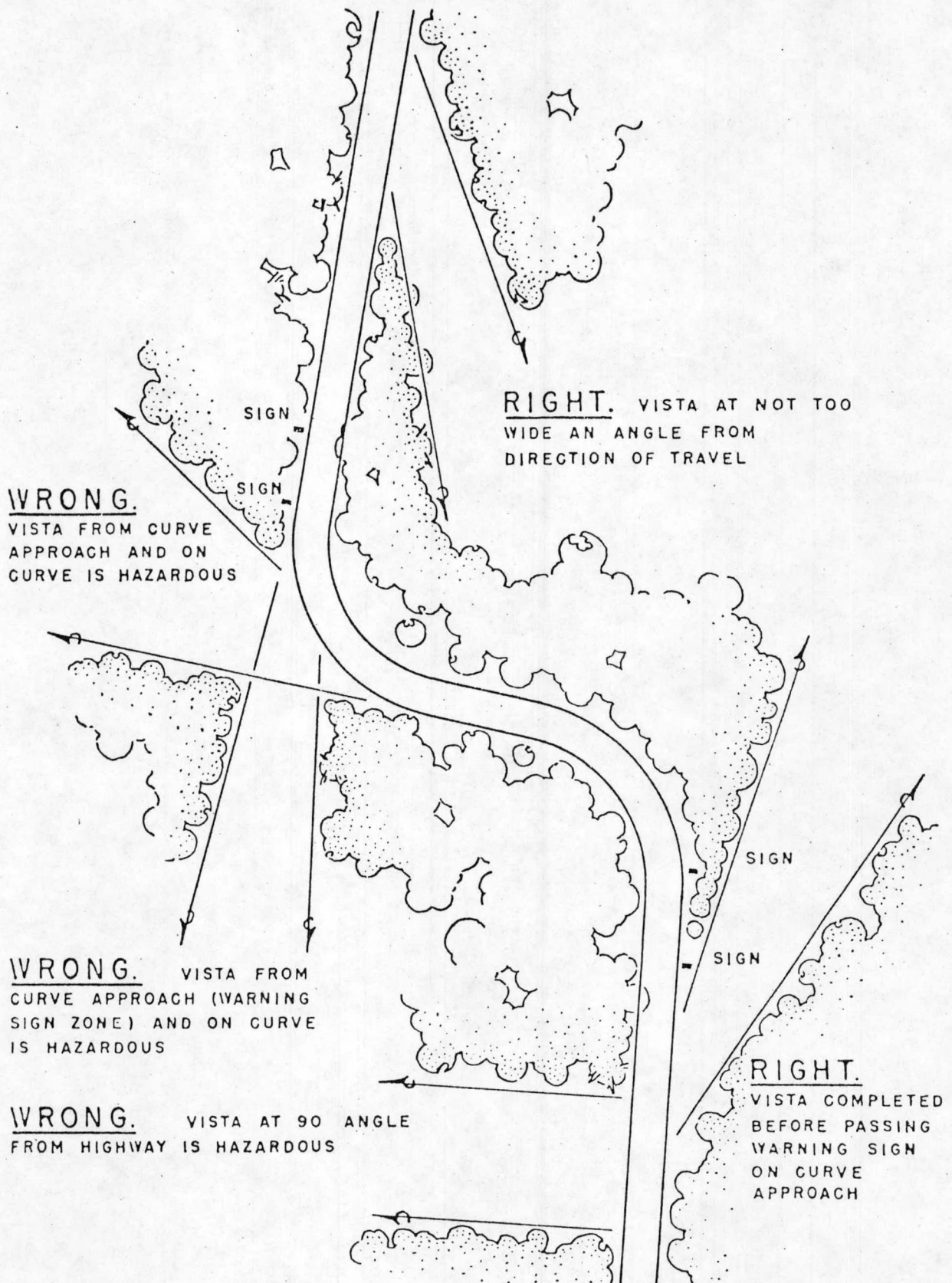
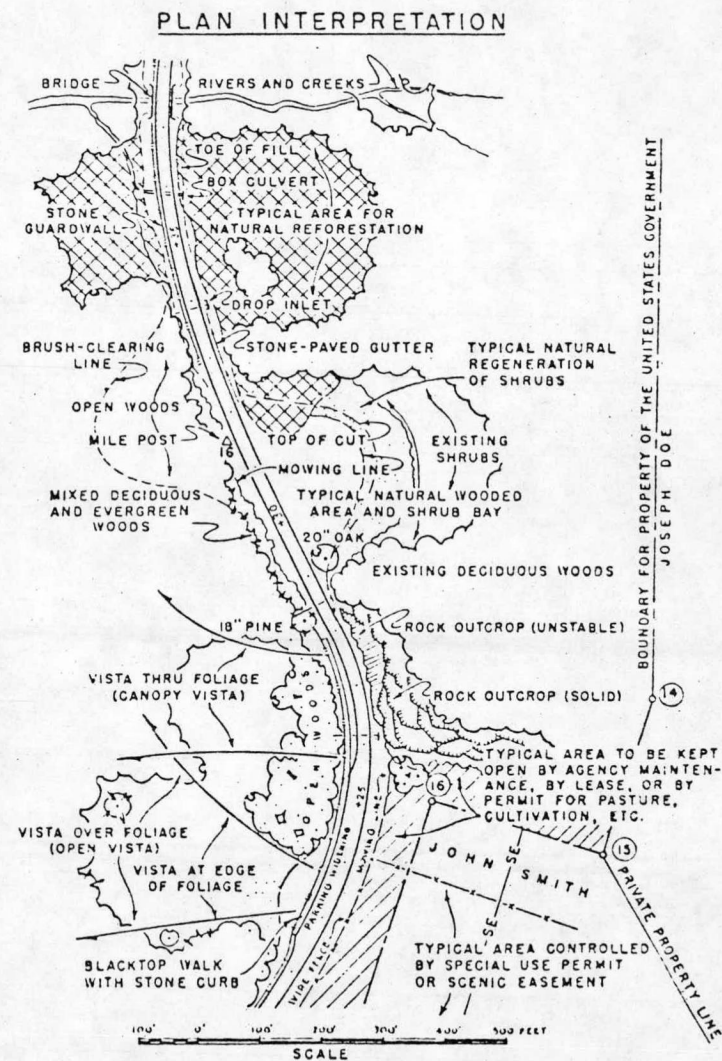
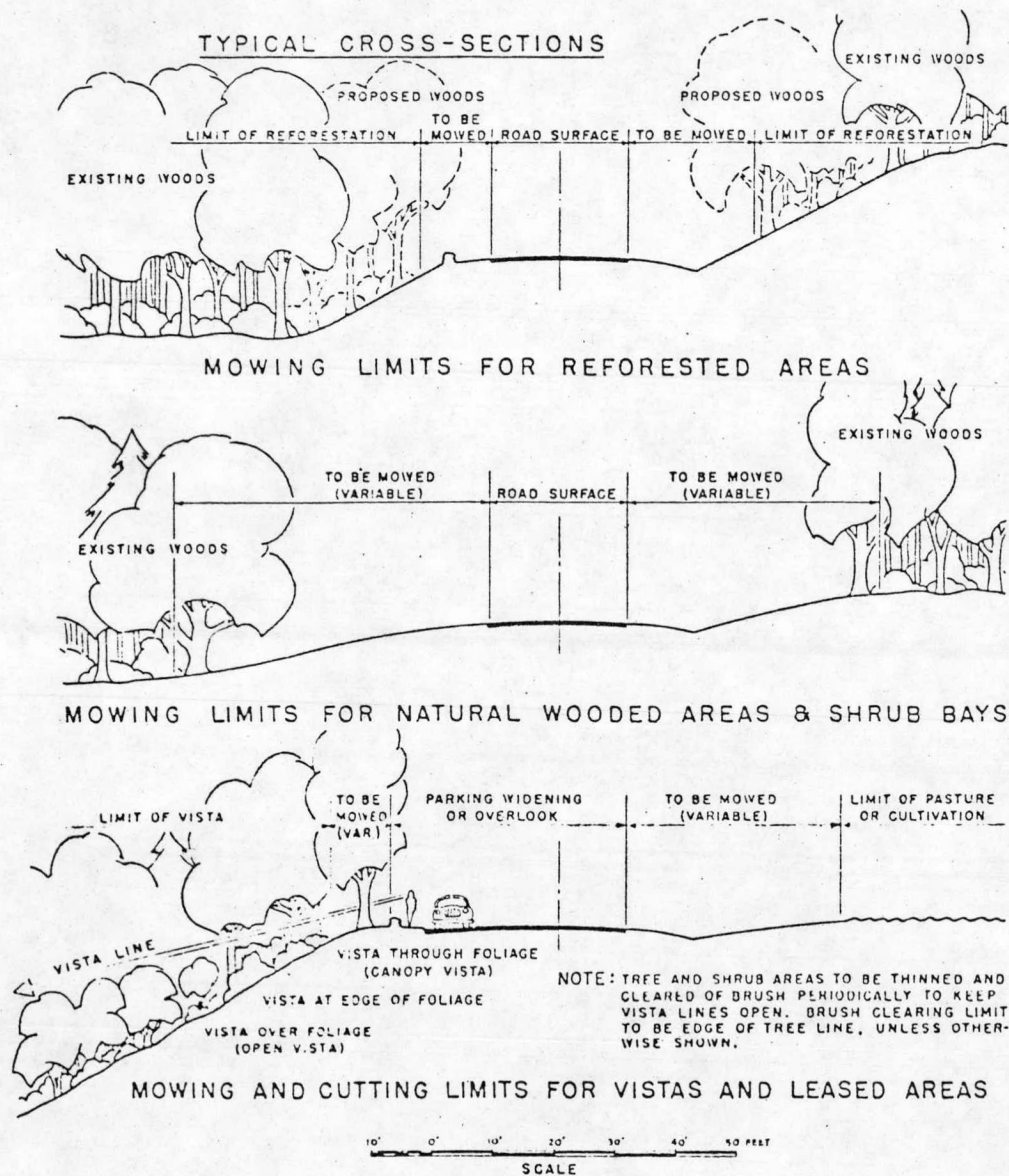
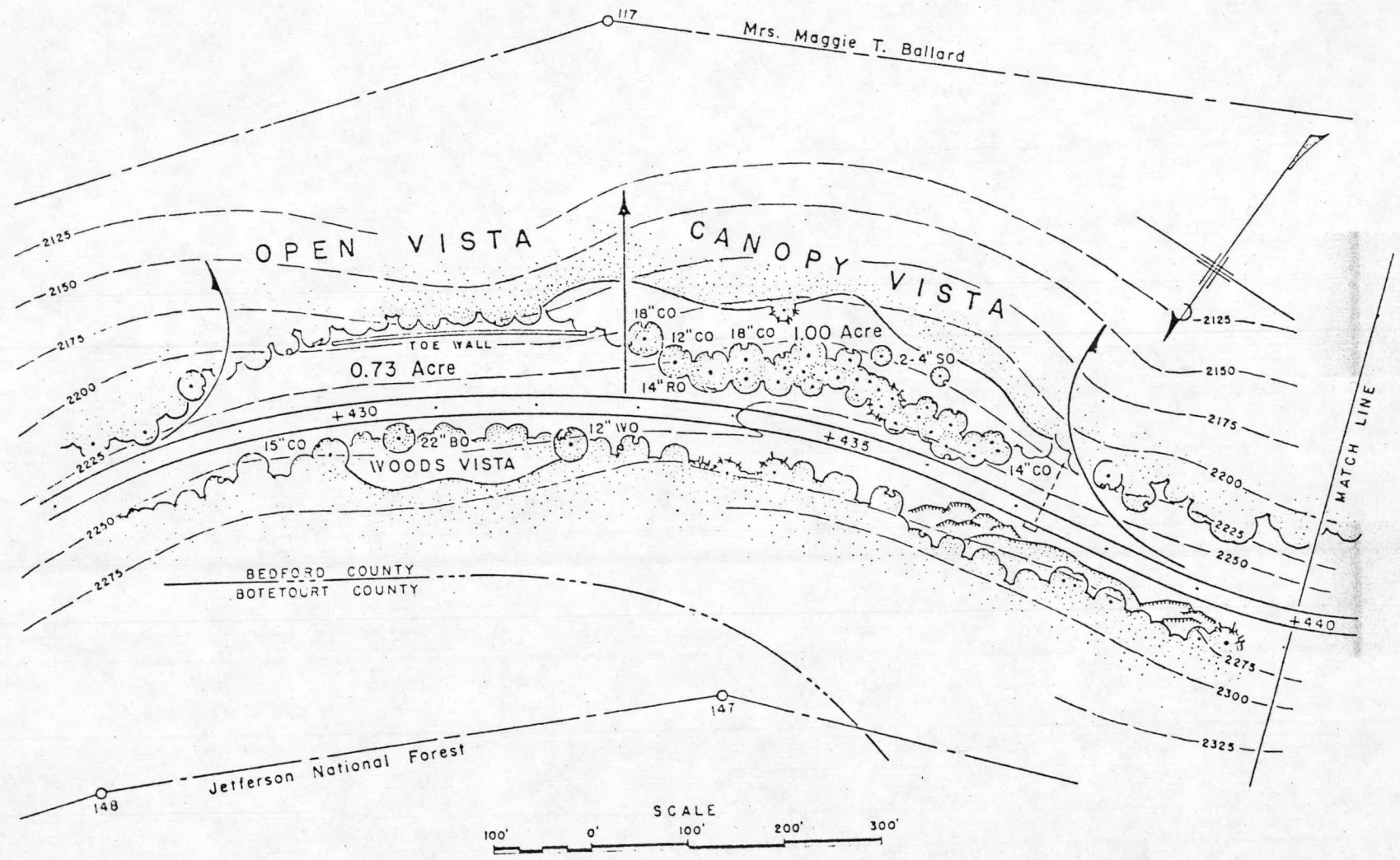


Figure 11.



U. S. DEPARTMENT OF THE INTERIOR
NATIONAL PARK SERVICE
PORTION OF PROPOSED
ROADS AND TRAILS MAINTENANCE PLAN

Figure 16.



DRAWN FROM
 VISTA CLEARING PLAN
 CANOPY VISTA - SECTION I-K, STA. 433-437
 BLUE RIDGE PARKWAY
 VIRGINIA

Figure 18.

6. IMPACTS SUR LES MODES DE VIE DES POPULATIONS



A: Service de l'Environnement
Direction Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'impacts
Service de l'Environnement

Objet: Impacts sur les modes de vie des populations
Approche anthropologique

A l'attention des responsables en région du M.T.Q.

La préoccupation croissante des effets négatifs des projets sur le milieu humain et l'intérêt pour les «variables sociales» entraînent une consultation grandissante auprès des spécialistes en sciences sociales, sociologues et anthropologues. Le rôle de ces derniers consiste à faire entrer en ligne de compte les préoccupations des populations locales, soit à attirer l'attention sur les retombées sociales et culturelles des projets. Pour ce faire, on établit une relation entre ces projets et les stratégies déjà développées par les populations (relation entre le comportement social et l'environnement, influence de l'environnement sur les modes de vie et le contexte de l'interaction qui a lieu). Ces stratégies résultent de la compréhension que lesdites populations ont de leur situation par rapport à leur environnement écologique et socio-économique, c'est-à-dire de la façon dont elles perçoivent leurs problèmes. Cette perception n'est souvent pas consciente chez les populations, d'où des méthodes qui permettent de comparer ce qui dit est au niveau du vécu avec ce qui est fait dans la réalité et qui sont le propre de l'anthropologie. Les facteurs culturels ainsi décelés, contrairement à ce qu'on pense, ne constituent pas toujours des obstacles tout en pouvant tenir lieu d'utiles outils de travail.

Dans la pratique, une distinction doit être faite entre l'intervention de l'anthropologue à un stade préliminaire ou en cours de réalisation d'un projet. Il est préférable de l'étudier dès le début plutôt que d'attendre que les problèmes surgissent. Dans ce cas, on est souvent amené à faire entrer en ligne de compte des considérations d'un type nouveau qui peuvent compliquer la procédure et rendre son intervention d'autant plus critique. Elle peut être utile quand même, dans certains cas, dans la mesure où surgissent des problèmes non prévus à l'origine.

.../2

Une étude adéquate préalable des conditions locales est le fondement même de tout projet cohérent. Le rôle de l'anthropologie ne doit pas, comme cela arrive souvent, être forcément vu comme critique face à «une technologie qui menace de détruire les modes de vie ou de déranger le monde». L'anthropologie permet de déceler ou d'identifier un certain nombre de problèmes et peut aboutir, au moins, à des recommandations concernant les erreurs à ne pas commettre. Le rôle de l'anthropologue consiste, ensuite, à suivre l'évolution du projet puisque ses recommandations doivent être mesurées et interprétées au fur et à mesure que ledit projet progresse.

LES STRATEGIES DEJA DEVELOPPEES PAR LES POPULATIONS

Toute société, toute communauté (village rural, quartier urbain par exemple) forme une totalité capable ou non de se reproduire dans un temps et des circonstances historiques déterminées. Au Québec aujourd'hui, rares sont les communautés dont le développement puisse être dissocié de l'évolution générale (contexte régional mais encore provincial, national et aussi de suite). Ce contexte plus vaste doit être le premier à être pris en considération. Néanmoins, à l'intérieur de ce contexte global on peut déceler des développements originaux qui ne doivent pas être négligés au risque non seulement de rencontrer des résistances et d'occasionner des délais ou même l'abandon des projets mais encore de provoquer des torts irréparables.

Exemple 1 - Réaménagements routiers dans les quartiers

Tout quartier a des caractéristiques propres qui font que des gens spécifiques s'y installent. Ainsi, dans un quartier prévaudra le milieu physique (quiétude, beauté de l'environnement), dans un autre la vie de quartier («petites patries», voisinage intense), un troisième attirera de par ses loyers modiques. Plusieurs éléments peuvent d'ailleurs se superposer. L'impact des projets routiers variera donc suivant chaque quartier en fonction de la conception de l'environnement mise de l'avant par ses résidents. L'ignorance de ce fait pourra occasionner de sérieux torts à moins qu'à la suite d'une bonne étude préalable du milieu ou plus tard, de plaintes bien orchestrées de la part des résidents entraînant la consultation d'un spécialiste, des changements puissent être apportées aux projets.

Exemple 2 - Réaménagement dans une zone de villégiature

Le même phénomène peut s'observer à la campagne. Par exemple, un réaménagement mal conçu peut faire perdre à une petite route le côté pittoresque et panoramique qui fait son succès auprès des villégiateurs, principale source de revenus de certaines zones.

Exemple 3 - Elargissement et rapprochement en milieu rural

Il se tisse à la campagne, beaucoup plus qu'en ville, un tissu de relations sociales très importantes entre les gens. L'organisation de la production, par exemple, peut être dépendante de l'entraide entre les agriculteurs (prêt de machinerie, prestations de travail) pour ne pas dire, parfois, à sa merci (sans cette aide l'entreprise peut ne pas être économiquement viable). En cas de rapprochement de la route, l'obligation de procéder à une/des expropriations(s) suite à l'impossibilité de procéder à un recul (résidu insuffisant), risque d'affecter non seulement la personne expropriée mais encore le voisinage.

Exemple 4: Contournement

Une réaction courante aux projets de contournement consiste dans le manque à gagner des commerçants de la ville affectée. Dans certains cas le mal est réparable (déménagement des pompes à essence et restaurants, pancarte à l'entrée de la ville invitant les villégiateurs à visiter les beautés du site et son centre d'artisanat), dans d'autres il est plus difficile à déterminer. Une bonne étude préalable des répercussions possibles du projet sur les commerces affectés pourra apporter des enseignements sur la pertinence de procéder ou non au contournement projeté.

METHODE

Comme nous le soulignons précédemment, toute communauté fait partie d'un ensemble plus vaste. Il est important, par conséquent, d'identifier les facteurs externes qui directement ou indirectement déterminent les rapports sociaux qui en découlent, soit les modalités fondamentales de son fonctionnement. Par

ailleurs, à l'intérieur même des communautés se tissent des rapports sociaux propres à chacune. Ces rapports sociaux, quel que soit leur degré de complexité (micro ou macro échelle) ne sont, la plupart du temps, pas directement perçus par les protagonistes eux-mêmes puisqu'il existe un décalage fréquent entre la perception des gens et la réalité. D'où le danger de certaines consultations populaires mal orientées. L'idéal consiste en la combinaison, au renforcement de deux techniques l'une par l'autre: l'approche quantitative (questionnaires et consultation de la documentation, statistiques, archives) et l'approche qualitative (observation, conversation). L'une apporte toute la rigueur scientifique à l'étude des problèmes sociaux, l'autre permet de déceler ces «petits riens» qui font que la théorie scientifique la plus savamment élaborée ne tient souvent pas.

Exemple: Une enquête uniquement de type statistique portant sur la taille des ménages en milieu rural ne rend pas compte du fait que le fils qui a son ménage sous un toit différent de celui de son père ne continue pas moins, dans certains milieux, à lui devoir un certain nombre de prestations comme quand il était sous son toit, ce que l'enquête directe permet de percevoir. Privilégier l'une ou l'autre des approches peut donc entraîner une distorsion des faits, l'idéal étant de renforcer une approche par l'autre soit de faire un compromis.

L'idéal consisterait à établir un diagnostic précoce des problèmes pouvant être soulevés par un projet déterminé. Une étude préalable adéquate des conditions locales peut déjà amener à faire des modifications de tracé qui non seulement éviteront des heurts avec les populations et municipalités affectées mais encore éviteront des délais dans l'évolution des projets.

De nombreux cas peuvent être réglés sur la base de la documentation existante. Dans d'autres cas, cependant, un contact avec le milieu humain touché peut s'avérer nécessaire pour une connaissance adéquate de l'étendue des problèmes (effet structurant, déstructurant, tolérance et sensibilité du milieu compte tenu du dynamisme et du mode de vie local).

Exemple: Un projet routier est amené à affecter sérieusement l'apparence physique d'une formation géologique importante dans une région (montagne, cap). Une enquête bien menée auprès d'un échantillon de population bien choisi doit permettre de vérifier, sans obligatoirement mettre l'emphasis dessus, si cette formation constitue un élément fort, moyen ou faible dans la conception locale de l'environnement (point de repère, lieu d'excursions fréquent, source de revenus...). Le manque d'emphasis sur le problème qui nous occupe évite de préoccuper les gens indûment et surtout le biaisage des réponses: on dénigre l'environnement local en faveur du progrès projeté parce qu'étant au chômage on s'attend à des répercussions indirectes favorables (à l'occasion d'impacts majeurs, des populations n'ont réalisé les conséquences néfastes que trop tard).

CONCLUSION

L'important est d'identifier les problèmes au stade le plus préliminaire possible des projets. Une fois l'identification faite un spécialiste approprié peut examiner la question plus à fond. Le rôle d'un responsable en région est primordial à cet effet.

Noëlle Lemos

NL/js

Noëlle Lemos, anthropologue

Andrée Lehmann

Recommandé par:

Andrée Lehmann, géomorphologue
Chef de la division des
Etudes d'impacts

Fait à Montréal,
le 11 mars 1982.

IV- BIBLIOGRAPHIE

IV B I B L I O G R A P H I E

Liste de livres ou documents à consulter en bibliothèque

- 1- cote Notebooks, du US Department of Transportation, 1975
 - 1* Identification of transportation: Alternatives
 - 2* Social Impacts
 - AC.15.3 3* Economic Impacts
 - AC.15.2 4* Physical Impacts
 - 5* Organisation & content of Environmental Assessment Materials
 - 6* Environmental Assessment - Reference Book
Summary of the Environmental Assessment Notebook Series
- 2- Liste des publications concernant le patrimoine (archéologie et ethnologie)
- 3- Etudes d'environnement et d'impact - Ministère de l'Environnement et du cadre de vie - MTQ



Montréal, le 4 septembre 1980

A: Service de l'Environnement

De: Division des Etudes d'impacts

Objet: Liste des Publications concernant le patrimoine
(archéologie et ethnographie) - N°1
Bibliothèque du service de l'Environnement à Montréal
Mois de septembre 1980

Travail réalisé par Noëlle Lemos, ethnologue

LISTE DES PUBLICATIONS CONCERNANT LE PATRIMOINE (ARCHEOLOGIE ET
ETHNOGRAPHIE) - BIBLIOTHEQUE DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT A
MONTREAL - MOIS DE SEPTEMBRE 1980 -

Ces publications sont classées aux fichiers par auteurs et par sujets
(i.e. archéologie, ethnologie, ministère des Affaires culturelles, lois,
monuments...).

DURANLEAU, François - Archéologie au Québec
Cote: GN 803 1 et 2

DUPONT, Jean-Claude - Habitation rurale au Québec
(Etude en collaboration) collection
Ethnologie, Cahiers du Québec, Hurtubise
HMH, 1978
Cote: GN 307

GAUTHIER-LAROCHE, Georges - Evolution de la maison rurale traditionnelle
dans la région de Québec, étude ethnographique
Les Presses de l'Université Laval, Québec 1974
Cote: GN 308

LESSARD, Michel et MARQUIS, Huguette - Encyclopédie de la maison Québécoise,
trois siècles d'habitations. Editions de l'Homme -
1972
Cote: GN 309

Ministère des Affaires culturelles - Le Patrimoine beauceron - essai d'une
approche d'ensemble.
Cote: AG 106 vol. 1 et 2

Ministère des Affaires culturelles - Analyse du paysage architectural,
étude synchronique des lieux, étude thématique de
l'architecture: comtés de l'Islet, Montmagny,
Bellechasse, Beauharnois, Napierville, Châteauguay,
Bagot, Mégantic, Richmond et Wolfe... (collection
à suivre.
Cote: QH G2 volumes 1 à 10....

Ministère des Affaires culturelles - Monuments et sites historiques du
Québec: 1976/dossier 20; 1978/dossier 38 et supplé-
ment fév. 1980.
Cote: G 141 - 12 (2)

3/...

Ministère des Affaires culturelles - Inventaire des Sites Préhistoriques
du Québec: 1975/dossier 15; 1978/dossier 35.
Cote: G 141.11 (2)

Ministère de la voirie: Les ponts couverts du Québec, Service technique
de la circulation, Division des aménagements connexes.
Cote: GB 652

Ministère des Affaires culturelles - Loi sur les biens culturels 1972
Règlement établissant la liste des arrondissements
historiques (description technique) 1972
Arrondissements historiques et naturels du Québec
1974.
Cote: HS 53-13

Editeur officiel du Québec - Nouveautés et liste de cahiers du patrimoine
1978
Cote: Z 8000.4

Beauchemin, Beaton, Lapointe Inc. - Transport de maisons historiques
octobre 1976 (en annexe: Rapport sur les maisons
historiques: Autoroute Deschênes et A 50 par
Marcel Tremblay).
Cote: HE 323-44-1

Ministère des Affaires culturelles - Maisons historiques: rapport sur le
projet de l'autoroute Deschênes à Aylmer - Lucerne.
décembre 1975.
Cote: HE 323.44-2

Office de planification et de développement du Québec - Dossier technique
du couloir fluvial entre Montréal et le lac St-Pierre -
Tome 3: Patrimoine historique et architectural 1977.
Cote: AC 3.1 4

Federation of Canadian municipalities: Pointe Claire, Quebec
Methodology for local history Research for use in
Municipal Planning.
- the planning of heritage areas;
- action alternatives for heritage areas;
- practical use of historical data by the municipality;
- the historical research process.
Cote: QH 62

.../4

4/...

NOTE: Une tentative de recherche bibliographique a été amorcée par les assistantes de Denis Roy à Québec concernant l'archéologie mais surtout le milieu agricole québécois. Il existe une bibliographie consacrée à la Gaspésie, un inventaire des possibilités offertes par l'Université Laval sur le milieu agricole, de même que des fiches détaillées, par thèmes (agriculture, histoire, sociologie, économie politique, ethnologie, sciences sociales, foresterie - sauf anthropologie à compléter), sur les thèses publiées à Laval ayant pour thème l'agriculture. Le tout se trouve dans les fichiers réservés à cet effet, le premier étant classé par thème, le second par auteur.



Montréal, le 16 octobre 1980

A: Service de l'Environnement

De: Division des Etudes d'impacts
Service de l'Environnement

Objet: Publications concernant le patrimoine
(archéologie et ethnographie)
Suite au mémo du 4 septembre 1980: N° 2
Cahiers du Patrimoine. Editeur officiel du Québec
Bibliothèque du service de l'Environnement à Montréal
Québec (Bureau de Denis Roy)

Travail réalisé par Noëlle Lemos, ethnologue

○ MONTRÉAL ; COTE: G 141

✓ QUÉBEC

Dans la même collection:

- | | |
|--|--|
| 1. BIBLIOGRAPHIE POUR LA CONSERVATION ET LA RESTAURATION DE LIEUX ET DE BATIMENTS HISTORIQUES. | 19. CHALOUPÉRIE GODBOUT, BOUTIQUE ET INSTRUMENTATION SAINT-LAURENT, ÎLE D'ORLÉANS. G 141-13 |
| 2. MANDEVILLE SITE ARCHEOLOGIQUE PREHISTORIQUE. | 20. LISTE DES MONUMENTS ET SITES HISTORIQUES DU QUÉBEC 1976. G 141-12 (2) |
| 3. ANTICOSTI - ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT DU VILLAGE DE PORT-MENIER. | 21. MONTAGNAIS-NASKAPI BIBLIOGRAPHIE. |
| 4. EGLISE DE SAINTE-ROSE INVENTAIRE ARCHITECTURAL | ✓ 22. BAIE JAMES ARCHEOLOGIE - BILAN 1972-1976. |
| 5. LE DOMAINE DES SOEURS GRISES MONTREAL. | 23. INVENTAIRE DES SITES PREHISTORIQUES DU QUÉBEC 1976. |
| 6. LISTE DES MONUMENTS HISTORIQUES DU QUÉBEC 1975. | 24. HOTEL-DIEU DE QUÉBEC CATALOGUE DES PEINTURES. G 141-14 |
| 7. TRÉSOR DE L'EGLISE SAINTE-LUCE COMTE DE RIMOUSKI. | 25. INVENTAIRE DES BATIMENTS DU VIEUX MONTREAL. G 141-15 |
| 8. PABOS - SITE ARCHEOLOGIQUE HISTORIQUE. | 26. LES MAISONS GUEROUULT ET VANFELSON A QUÉBEC. G 141-16 |
| 9. ANTICOSTI - LE FOUR A CHAUX DE LA BAIE SAINTE-CLAIRE. | 27. LA MAISON DUPONT-RENAUD A QUÉBEC. G 141-17 |
| 10. LA MAISON ANDRE B. PAPINEAU VILLE DE LAVAL. | 28. MONUMENTS ET SITES HISTORIQUES DU QUÉBEC 1977. |
| 11. POINTE-AUX-BUISSONS SITE ARCHEOLOGIQUE PREHISTORIQUE. | ✓ 29. LEXIQUE MONTAGNAIS-FRANCAIS. G 141-18 |
| 12. INVENTAIRE DES SITES PREHISTORIQUES DU QUÉBEC 1974. | 30. SAGUENAY LAC-SAINT-JEAN BIBLIOGRAPHIE. G 141-19 |
| ✓ 13. INUIT DU NOUVEAU-QUÉBEC BIBLIOGRAPHIE. | ✓ 31. ACTIVITES ARCHEOLOGIQUES 1976. |
| 14. LE FORGERON EMILE ASSELIN ST-FRANCOIS, ÎLE D'ORLÉANS. | 32. ARCHEOLOGIE DU LAC DES COMMISSAIRES. G 141-20 |
| 15. INVENTAIRE DES SITES PREHISTORIQUES DU QUÉBEC 1975. G 141-11 (2) | 33. VOTRE MAISON ... SON HISTOIRE. G 141-21 |
| 16. ARCHIVES DU DIOCESE DE SAINT-JEAN-DE-QUÉBEC. | 34. DECOUVREONS ST-JEAN - VILLE HISTORIQUE. G 141-22 |
| 17. REPERTOIRE DES RUES DE MONTREAL AU XIX ^e SIECLE. | 35. INVENTAIRE DES SITES PREHISTORIQUES DU QUÉBEC 1977. G 141-11 (2) |
| ✓ 18. MATERIEL OSTEOLOGIQUE CAP-CHAT (DgDq-1). | 36. REPERTOIRE DES MOULINS A EAUX DU QUÉBEC G 141-23 |
| 41- ST REMI DE NAPIERVILLE
croix en fer forgé du cimetière
ET 3150 | 38. MONUMENTS ET SITES HISTORIQUES DU QUÉBEC G 141-12 (2) |
| | ✓ 39. INUKTITUTORUTIK - GRAMMAIRE
PUREMENT ESQUIMAUX
40 - DEPENDANCES AGRI. ÎLE D'ORLÉANS G 141-25 |



MAC

Montréal, le 27 août 1981

A: Service de l'Environnement

DE: Division des Etudes d'impacts
Service de l'Environnement

OBJET: Publications concernant le patrimoine
(archéologie et ethnographie) - N° 3
Suite aux mémos du 4 septembre 1980 et du 16 octobre 1980:

LISTE DES PUBLICATIONS CONCERNANT LE PATRIMOINE (ARCHEOLOGIE ET
ETHNOGRAPHIE) - BIBLIOTHEQUE DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT A
MONTREAL - MOIS D'AOUT 1981

Ministère des Affaires Culturelles - Analyse du paysage architectural,
étude synchronique des lieux, étude thématique de
l'architecture: comtés de Berthier, Saint-Hyacinthe,
Champlain, Compton, Portneuf, Richelieu, Verchères,
Brome, Frontenac.
Cote: QH 62 volumes 12 à 20

U.S. Department of Transportation - Environment Assessment Notebook Series,
no.2: Social Impacts, et no.3: Economic Impacts,
1975
Cote: AC 15.2 et 15.3

BERNIER, Denise et NADEAU, Bernard - Le Centre de documentation et
d'interprétation, Paspébiac, recherche sur les besoins
de la clientèle, 1981
Cote: G 141.26

GAGNON, Gaston - La vieille pulperie de Chicoutimi et son projet d'implan-
tation d'un centre de documentation et d'interprétation,
rapport de consultation, 1981
Cote: G 141.27

Travail réalisé par Noëlle Lemos, ethnologue

Ministère des Affaires culturelles - Analyse du paysage architectural,
étude synchronique des lieux, étude thématique de
l'architecture: comtés de Saint-Jean, Joliette,
Iberville, Rouville, Stanstead, Montcalm, Arthabaska,
Nicolet et Shefford.
Cote: QH 62 volumes 21 à 29.

Noëlle Lemos

Noëlle Lemos, ethnologue

NL/tb



Le 19 février 1982

A: Service de l'Environnement
Direction Expertises et Normes

De: Division des Etudes d'Impacts
Service de l'Environnement

Objet: Liste des publications concernant le patrimoine
(archéologie et ethnographie) - No 4
Bibliothèque du service de l'Environnement
à Montréal
(suite aux mémos du 4-09-80, 16-10-80 et
27-08-81)

Kalman, Harold - Evaluation des bâtiments historiques
Parcs Canada - Ottawa, 1980
Cote C.C. 130

Ministère des Affaires culturelles - Les ensembles à caractère patrimonial.
Documents de travail. Montréal 1979. Vallée du bas
Richelieu
Cote: G 141 24, G 141 25, G141 24 ex. 2, G 141 25 ex. 2.

Ministère des Transports - Prise en compte du patrimoine archéologique
dans les études routières (France)
Cote: G 141 29

Ministère des Affaires culturelles - Cahiers du patrimoine.
- Dossier 40. Dépendances agricoles de l'Ile d'Orléans
Cote: G 141 28
- Dossier 41. St-Rémi de Napierville - croix en fer
forgé du cimetière.
Cote: GT 3150

.../2

MACRO-INVENTAIRE

Etat d'avancement prévu au 31 mars 1980
et prévu pour l'année 1980-81

	Couverture aérienne	Histoire	Ethnologie	Architecture	Patrimoine artistique	Comptes complétés
Abitibi	*	81		(81)	*	
Argenteuil	81	*	81		81	
Arthabaska	*	*	*	81	*	81
Bagot	*	*	*	*	*	*
Beauce	81	81	*		*	
Beauharnois	*	*	*	*	*	*
Bellechasse	*	*	*	*	*	*
Berthier	*	81	*		81	
Bonaventure	81	81	81		*	
Brome	*	*	*	81	*	81
Chambly	*	81	*	(81)	*	81
Champlain	*	*	*	(81)	81	81
Charlevoix-Est	*	*	*	81	*	81
Charlevoix-Ouest	*	*	*	81	*	81
Châteauguay	*	*	*	*	*	*
Chicoutimi	81	81			81	
Compton	*	*	*	81	*	81
Deux-Montagnes	*	*	*	(81)	81	81
Dorchester	81	*	*		*	

* Complété au 31 mars 1980

	Couverture aérienne	Histoire	Ethnologie	Architecture	Patrimoine artistique	Comtés complétés
Drummond	*	*	*	81	*	81
Frontenac	*	*	*	81	*	81
Gaspé-Est	*	81	81		*	
Gaspé-Ouest	81	81	81		*	
Gatineau	81	*	81		81	
Hall	81	81	81		*	
Huntingdon	*	*	*	*	*	*
Iberville	*	*	81	81	*	81
Iles-de-la-Madeleine	81	81	81		*	
Joliette	*	81	*		81	
Kamouraska	*	*	*	*	*	*
Labelle	81	*	81		81	
Lac Saint-Jean-Est	*	81		(81)	81	
Lac Saint-Jean-Ouest	*	81		(81)	81	
Laprairie	*	*	*	*	*	*
L'Assomption	*	81	*	(81)	81	81
Lévis	81	*	*		*	
L'Islet	*	*	*	*	*	*
Lotbinière	*	*	*	*	*	*

	Couverture aérienne	Histoire	Ethnologie	Architecture	Patrimoine artistique	Comtés complétés
Maskinongé	81	81	*		81	
Matane	*	*	*	*	*	*
Matapédia	*	*	*	*	*	*
Mégantic	*	*	*	81	*	81
Missisquoi	*	*	*	81	*	81
Montcalm	*	81	*	(81)	81	81
Montmagny	*	*	*	*	*	*
Montmorency 1	*	*	*	*	*	*
Montmorency 2	*	*	81	(81)	*	81
Napierville	*	*	*	*	*	*
Nicolet	*	*	*	81	*	81
Papineau	81	*	81		81	
Pontiac	81	*	81		81	
Portneuf	*	*	*	(81)	81	81
Québec	81	81	*		*	
Richelieu	*	*	*	(81)	*	81
Richmond	*	*	*	81	*	
Rimouski	*	*	*	*	*	*
Rivière-du-Loup	*	*	*	*	*	*

	Couverture aérienne	Histoire	Ethnologie	Architecture	Patrimoine artistique	Comtés complétés
Rouville	*	81	81	81	*	81
Saguenay	81	81		81	81	
Saint-Hyacinthe	*	*	81	(81)	*	81
Saint-Jean	*	*	81	81	*	81
Saint-Maurice	81	81	*		81	
Shefford	*	*	*	*	*	*
Sherbrooke	*	*	*	*	*	*
Soulanges	*	*	*	(81)	*	81
Stanstead	*	*	*	81	*	81
Témiscamingue	*	81		(81)	*	81
Témiscouata	*	81	81	81	*	81
Terrebonne	81	*	*		81	
Vaudreuil	*	*	*	(81)	81	81
Verchères	*	81		(81)	*	81
Wolfe	*	*	*	81	*	81
Yamaska	81	*	*		*	
TOTAL: 1980	56	51	51	18	54	18
1981	74	74	68	53	74	49

N.B. en bibliothèque des SE-NTA
pour emprunt de courte durée

81.08.31

QH 1.71

Etudes d'environnement et d'impact



112

MARS-
AVRIL
1981

- 5 Préface, par A. Pasquet
8 Présentation générale, par J.-L. Olié

CHAPITRE

1

LA POLLUTION DE L'EAU

- 11 Études d'impact et pollution des eaux
P. Marchandise
- 13 Protection de l'alimentation en eau de l'agglomération lyonnaise contre la pollution d'origine routière
J.-P. Benneton, A. Limandat, J.-P. Rotheval, P. Silvestre, H. Trève
- 25 Vulnérabilité du milieu récepteur. Mesures de protection sur le tracé de la liaison autoroutière Lorraine-Bourgogne
P. Silvestre, J. Salado, J. Le Roux, J.-P. Maurice, J.-C. Pilloy
Présentation : J.-M. Pételot, C. Bessan
- 41 Effets du salage hivernal sur le milieu naturel
P. Silvestre, S. Tchittarath
- 53 Impact des rejets urbains sur le milieu marin. Le cas de la ville de Concarneau
J. Godin, J.-L. Olié
Présentation : A. Bourlès
- 65 Pollution induite par un bassin versant à exutoires maritimes. Le cas de la ville de La Rochelle
J. Lamoure
- 71 Pollution et débit de la Bièvre par temps sec et par temps de pluie
J. Cottet, J. Ranchet, Y. Ruperd
Présentation : A. Lesouef
- 83 Pollution des rivières par le lavage des matériaux en carrière
A. Mishellany
- 90 Lutte contre les pollutions accidentelles des eaux dans le département de Loir-et-Cher
M. Champion, G. Maire

CHAPITRE

2

ÉTUDES HYDROLOGIQUES ET HYDROGÉOLOGIQUES

- 101 Hydrogéologie et études d'impact
M. Rat, P. Humbert
- 107 Incidence d'une voie express sur l'environnement hydrogéologique. La voie C6, section Longjumeau-Monthéry
M. Thomachot
- 118 Impact hydrogéologique de la station d'épuration de Marseille
J.-L. Buisson, M. Rat
- 122 Protection des berges et extraction de granulats dans le lit mineur d'une rivière
M. Livet, J.-C. Guillin
Présentation : J. Labaune
- 131 Impact hydrogéologique de l'extension de la gravière de Congis
J. Aubert

CHAPITRE

3

LES NUISANCES ACOUSTIQUES

- 141 Impact acoustique d'un équipement ou d'un aménagement. Problèmes méthodologiques
Y. Delanne
- 148 Cartographie du bruit urbain. Le cas de la ville de Blois
A. Bonnet, B. Mériel
- 155 Le bruit des carrières, sa mesure et son impact
V. Zouboff
- 162 Le bruit des stations d'épuration. Mesure des niveaux sonores et moyens préventifs
B. Mériel, B. Bonhomme

- 175 La végétation dans les études d'environnement et d'impact : réflexions méthodologiques
G. Arnal
- 180 Effets sur la végétation de l'élargissement de la départementale 91 dans les Yvelines
G. Arnal
- 187 Effets sur l'environnement végétal de la rectification de la départementale 27 au lieudit « Liebfrauenthal » dans le parc régional des Vosges du Nord
E. Dillmann
Présentation : B. Audeoud, M. Trapon

CHAPITRE

5

LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

- 203 Réflexion méthodologique sur le contrôle de la pollution atmosphérique occasionnée par les véhicules automobiles
O. Benoît
- 210 Impact d'une rocade urbaine dans la région lilloise. Transport aérien des polluants
G. Friant
Présentation : P. Rochet

CHAPITRE

6

ANALYSE ET ÉVALUATION DE L'ENVIRONNEMENT

- 221 Analyse des eaux
J. Lamathe
- 229 Analyse du transfert des micro-polluants métalliques dans le milieu naturel. L'étang de Baslin, près de l'autoroute A6
D. Robbe, P. Marchandise
- 235 Photographie aérienne et études d'impact
J. Aubert, M. Doridot
- 247 Réflexions sur les études de paysage : leur prise en compte dans les études d'impact
R. Charles, J.-M. Lorain

CHAPITRE

7

EXEMPLES D'ÉTUDES GLOBALES

- 259 Vers une politique d'exploitation des carrières
M. Derain
- 261 Les études d'impact de carrières
Présentation : L. Primel
- 262 • Exemple d'étude de gisement et d'impact d'une carrière de roches massives
C. Archimbaud, J. Lassartesse, A. Mishellany
- 271 • Exemple d'étude d'impact pour l'exploitation d'un gisement alluvionnaire
F. Laviron, G. Gand, P. Longère, E. Cognard,
Présentation : A. Dubest
- 286 Exemple d'étude d'impact pour la déviation de la départementale 2 à Cébazat, Puy-de-Dôme
A. Chigros, C. Archimbaud
Préambule : P.-Y. de Saint-Martin
- 301 Comparaison de deux variantes de tracé pour la départementale 9 dans le Val-d'Oise
C. Bourget
- 316 Chute d'Au-Neuburg. L'endiguement de la rive gauche du Rhin, son impact sur le site naturel du delta de la Sauer
E. Dillmann
Présentation : E. Criqui
- 330 Décharges contrôlées de résidus urbains. Surveillance et aménagements
J.-L. Schlachter
Présentation : C. Chopard

341 Principaux articles et documents publiés par le LCPC sur les problèmes de l'environnement

342 Résumés de la présentation et des sept chapitres en anglais, allemand, espagnol et russe

ABSTRACTS - ZUSAMMENFASSUNGEN - RESUMENES - PE3I-OME

