



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

MEMOIRE PREPARE A L'INTENTION DU COMPA ET PORTANT SUR LA
PROCEDURE D'APPROBATION PAR LE GOUVERNEMENT DES PROJETS
DE REALISATION D'OUVRAGES

CANQ
TR
GE
EN
156

341726

APPRECIATION DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC SUR LE
DEROULEMENT DES PROCEDURES ACTUELLEMENT PREVUES PAR LES LOIS,
REGLEMENTS ET PRATIQUES ADMINISTRATIVES

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
SEP 15 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

Service de l'environnement, 1984.

Ministère des Transports
Centre de documentation
200, Dorchester Sud
3^e étage
Québec (Québec)
G1K 5Z1

CANQ
TR
GE
EN
156

APPRECIATION DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC SUR LE
DEROULEMENT DES PROCEDURES ACTUELLEMENT PREVUES PAR LES LOIS,
REGLEMENTS ET PRATIQUES ADMINISTRATIVES

L'appréciation que nous proposons dans les pages suivantes se veut avant tout une critique constructive des différentes procédures légales et administratives auxquelles le ministère des Transports du Québec doit se plier dans le cadre de son mandat. Cette critique se basera essentiellement sur l'application de deux lois qui affectent considérablement le cheminement, les échéances et la réalisation de projets au sein du Ministère, soit: la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q. c. P-41.1) et la Loi sur la qualité de l'environnement et ses règlements (L.R.Q. c. Q-2, le règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement et le règlement général relatif à l'administration de la Loi). (*)

Dans un premier temps, nous expliquerons brièvement les principes juridiques de même que les procédures administratives rattachées à ces dites lois pour ensuite nous attarder à relever certains points litigieux qui découlent de leur application. Finalement, nous tenterons d'élaborer une démarche pouvant conduire à l'harmonisation en proposant un certain nombre de modifications que nous aimerions voir apporter afin de simplifier la procédure globale et ce, tout en conservant les objectifs de base que le gouvernement du Québec s'était fixé lors de l'adoption de ces lois et règlements.

(*) Bien que les dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. A-19.1) aient aussi des implications sur le déroulement et le cheminement des projets du ministère des Transports du Québec (avis d'intervention et avis de conformité), celles-ci n'ayant pas la même portée, ni la même étendue que pour les deux autres, nous ne l'aborderons donc pas dans cette critique.

I PRINCIPES JURIDIQUES

1) Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1) (1)

- La Loi sur la protection du territoire agricole, L.R.Q., c. P-41.1, s'applique au Gouvernement, à ses ministères et à ses organismes (a.2).
- Un lot situé dans une région agricole désignée ou dans une zone agricole ne peut être utilisé à une fin autre que l'agriculture (par suite d'acquisition de gré à gré ou par expropriation ou par suite d'établissement de servitude) sans l'autorisation de la commission (a. 26 et suivants, a. 55 et suivants).
- Le ministère des Transports doit obtenir cette autorisation pour destiner un lot à une fin de voirie qui est une fin autre que l'agriculture, sauf droits acquis (a. 101 et suivants) c'est-à-dire lorsqu'il y a eu un arrêté en conseil ou un décret citant plan démontrant les terrains requis adopté avant l'entrée en vigueur d'un décret de région agricole désignée (a. 22).
- Le défaut d'obtention d'une telle autorisation implique l'annulabilité et "tout intéressé, dont le procureur général, la commission ou la corporation municipale où le lot est situé, peut s'adresser à la Cour supérieure pour faire prononcer cette nullité" (a. 30).
- Le Gouvernement (l'Exécutif ou Conseil exécutif) peut, après avoir pris l'avis de la commission, autoriser, aux conditions qu'il détermine, telle utilisation à des fins autres qu'agricoles pour les fins d'un ministère (a. 46, a. 66).

Une telle autorisation d'utilisation étant obtenue, aucune autorisation n'est par la suite requise pour chaque acte d'aliénation consenti par un exproprié pour réaliser l'utilisation déjà autorisée.

- L'obtention d'une autorisation est requise pour l'établissement de quelque servitude que ce soit (non-accès, drainage ou autres) parce qu'elle entraîne changement d'utilisation (a. 26) et parce que la commission considère qu'il s'agit d'aliénation (a. 29).

(1) Extrait d'un mémo de M. Charles E. Côté, notaire (Direction du contentieux, Montréal) à M. Euclide Harel, ing. (Direction des Acquisitions, Montréal)

- Tous les plans pour fins de voirie, même ceux que l'on anticipe régler de gré à gré, doivent faire l'objet de l'obtention préalable d'une autorisation de la commission. (2)

2) Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q. c. Q-2)

- Nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité ou une exploitation ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme, dans le cas prévus par règlement du Gouvernement, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévus dans la présente section et obtenir un certificat d'autorisation du Gouvernement (a. 31.1).
- Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, 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 sous-ministre un certificat d'autorisation (a. 22).

Les travaux relatifs au Ministère des Transports du Québec assujettis ou exclus à l'article 31.1, ont été définis par décret en décembre 1980 (décret 3734-80/Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement), alors que ceux assujettis ou exclus à l'article 22 ont été définis par l'arrêté en conseil 3789-75 (août 1975) mais amendés par le décret 3734-80, section V (modifications du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement).

Les types de projet routier (ou travaux connexes) suivants sont soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts et doivent faire l'objet d'un certificat d'autorisation du Gouvernement:

- construction, reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique présentant les caractéristiques suivantes: longueur supérieure à 1 km, prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m;

(2) La demande d'autorisation doit se faire avant que les processus d'expropriation soient amorcés lorsqu'il en est prévu.

- 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 (**), à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes, sur une distance supérieure ou égale à 300 m ou pour une superficie supérieure ou égale à 500 m² (ou pour tous travaux atteignant cumulativement ces seuils);
- détournement ou dérivation d'un fleuve ou d'une rivière;
- construction, reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique à une distance inférieure à 60 m et sur une longueur supérieure ou égale à 300 m des rives d'un cours d'eau (ce cas n'est pas encore en vigueur; la date de son entrée en application sera déterminée par règlement).

Les projets exclus de la réglementation sont:

- reconstruction ou élargissement d'une infrastructure routière publique dans une emprise pour laquelle l'initiateur est propriétaire avant le 30 décembre 1980;
- travaux exécutés dans une rivière ayant un bassin versant inférieure à 25 km²;
- 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 (voir *);
- tout projet dont la réalisation est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée (a. 31.6).

(*) Un cours d'eau qui fait partie d'une des catégories suivantes:

- a) le fleuve St-Laurent et le golfe St-Laurent (y compris notamment la baie des Chaleurs);
- b) une rivière qui est tributaire des cours d'eau visés au sous-paragraphe a (mais également ou notamment selon le cas, le lac St-Jean, la baie Missisquoi et les tributaires de la baie James, du lac St-Pierre, du lac St-Louis et du lac St-François);
- c) une rivière qui est tributaire d'une rivière ou d'une étendue d'eau visée au sous-paragraphe b.

(**) Un lac identifié comme tel dans le Répertoire Toponymique du Québec.

Les types de projet routier (ou travaux connexes) suivants sont soumis au Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement et doivent faire l'objet d'un certificat d'autorisation de construction du sous-ministre:

- tout projet étant assujéti à l'article 31;
- 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.

II DEMARCHES ADMINISTRATIVES

1) Loi sur la protection du territoire agricole

Dans le cas d'amélioration de routes (élargissement, redressement, etc.), le ministère des Transports du Québec doit fournir à la Commission de protection du territoire agricole (***)

- le formulaire prévu à cette fin et dûment complété;
- une description technique du projet;
- un plan parcellaire de la zone affectée à l'échelle 1:5 000 donnant l'utilisation actuelle des lots visés par la demande et des lots adjacents à ceux-ci;
- un plan préliminaire à l'échelle 1:5 000, montrant le tracé projeté de la route, les aménagements envisagés et les superficies à être utilisées et rétrocedées;
- une description technique de chacun des lots touchés par le projet;
- une étude d'impact sur le milieu agricole;
- lorsque disponible, les études de justification du projet;
- la Commission doit être informée des mesures envisagées de remise en valeur des superficies rétrocedées (scarification, enlèvement de matériaux, apport de sol arable, drainage envisagé, etc.) ainsi que du calendrier de ces opérations;

(***) L'ensemble des éléments à présenter pour une demande, n'étant pas édicté par règlement, le ministère des Transports fournit, selon l'état d'avancement du dossier et la nature du projet, en tout ou en partie ces documents.

- lorsque le tracé de la nouvelle route s'écarte sensiblement de l'ancienne et qu'il existe plusieurs parcours possibles, chacune des alternatives devrait être présentée à la commission accompagnée de ses justifications;
- la Commission doit être informée du sort des infrastructures longeant la route (aqueduc, câbles souterrains ou aériens, poteaux de ligne de transmission, etc.), et d'ententes intervenues entre la (ou les) municipalité et le ministère des Transports du Québec ou entre les propriétaires riverains et le ministère des Transports du Québec sur le réaménagement.

Dans le cas de nouvelles routes, le ministère des Transports du Québec doit fournir à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (voir *** à la page précédente):

- le formulaire prévu à cette fin et dûment complété;
- une description technique du projet retenu;
- un plan parcellaire de la zone affectée par le projet retenu à l'échelle 1:5 000, donnant l'utilisation actuelle des lots visés par la demande et des lots adjacents à ceux-ci;
- la localisation de chacune des alternatives envisagées sur une carte à l'échelle 1:5 000;
- une étude d'impact du nouveau projet sur le milieu agricole;
- un plan préliminaire à l'échelle 1:5 000 montrant le tracé retenu, les aménagements envisagés et les superficies à être utilisées pour la nouvelle emprise et le cas échéant, les résidus agricoles engendrés par le projet;
- un rapport descriptif et analytique des alternatives au nouveau projet;
- les justifications du nouveau projet.

En ce qui concerne les "procédures administratives" quant à l'obtention d'un certificat d'autorisation, la Loi sur la protection du territoire agricole indique que:

- une personne qui désire poser un acte pour lequel une autorisation est requise à l'égard d'un lot situé dans une zone agricole ou qui désire l'exclusion en tout ou en partie d'un lot d'une zone agricole doit en faire la demande à la corporation municipale et en adresser une copie à la Commission;

Cette demande doit être accompagnée de tout document exigé par règlement (a. 58):

- dans les trente jours qui suivent la réception, la corporation municipale doit transmettre la demande à la Commission, faire à cette dernière une recommandation et en aviser le demandeur (a. 59);
- la Commission doit donner au demandeur et à tout intéressé l'occasion de lui soumettre des représentations écrites; elle peut aussi tenir une audition publique en convoquant les parties ou une audience publique.

Elle peut également requérir du demandeur ou de tout intéressé les renseignements et les documents qu'elle juge pertinents (a. 60).

2) Loi sur la qualité de l'environnement

Afin de faciliter la compréhension de la procédure établie par règlement, nous présenterons les démarches à suivre sous forme d'un tableau schématisé. A noter que dans le tableau ci-après le nombre d'intervenants nommés a été réduit à deux pour ne pas surcharger le diagramme, soit ministère des Transports du Québec et ministère de l'Environnement du Québec. En réalité, sous le Sigle M.En.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.

Pour une estimation du "temps nécessaire" à la réalisation de toutes ces étapes, voir annexe 1.

INTERVENANTS OU LIEU DE L'INTERVENTION

M.T.Q.

M.En.Q.

Etapes

I

AVIS DE PROJET

Définissant la nature et les objectifs du projet et les conditions d'assujettissement à l'article 31.2 de la Loi (cet avis est complété à l'aide du formulaire prévu à cette fin).

II

GUIDE DE PREPARATION DE L'ETUDE D'IMPACT OU DIRECTIVE PRELIMINAIRE

Après consultation de ministères, organismes publics provinciaux, municipaux et autres, une directive préliminaire est émise, établissant les paramètres à analyser.

III

COMMENTAIRES SUR DIRECTIVE PRELIMINAIRE

Après analyse de la directive préliminaire, des commentaires sur la nature, l'étendue et la portée de l'étude d'impact sont produits, s'il y a lieu.

M.T.Q.

M.En.Q.

IV

DIRECTIVE MINISTERIELLE

Après consultation du M.T.Q., une directive finale est établie 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 justifications;
- programmation de réalisation;
- développement connexe;
- caractéristiques techniques;
- exposé de différentes options au projet.

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.
-

M.T.Q.

M.En.Q.

V

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. 31.4 de la Loi).

a) Réalisation

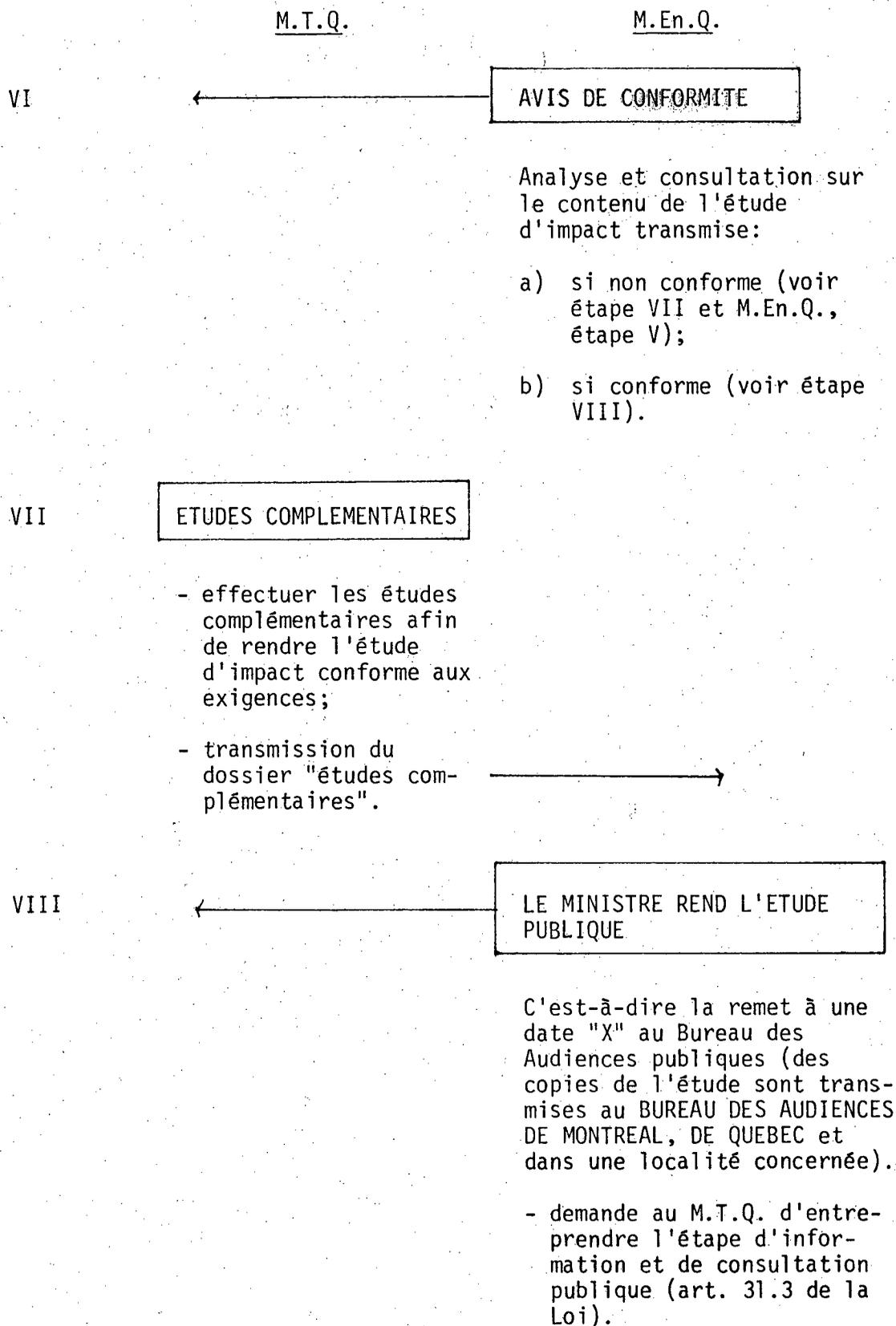
- consultations préliminaires (inventaires) et définitives (mitigations) auprès des différents ministères: M.L.C.P., M.A.C., M.A.P.A.Q., etc...;

- 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'impact et plans préliminaires);
 - autres documents décrits dans l'A.C. 3734-80, art. 12.
-



M.T.Q.

M.En.Q.

IX

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 PUBLIC
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
(art. 31.3 de la Loi).

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.

M.T.Q.

M.En.Q.

X

DECISION DU MINISTRE

- a) rejet de la demande d'audience si jugée frivole (art. 31.3 de la Loi);
- b) accepte la demande d'audience; le Ministre avise alors le

OU

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES



XI

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.

XII

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 VIII)
RAPPORT TRANSMIS AU MINISTRE.

XIII

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 (art. 31.5 de la Loi).

M.T.Q.

M.En.Q.

XIV

CONSEIL DES MINISTRES

- le Ministre de l'Environnement y participe;

CERTIFICAT D'AUTORISATION
DE REALISATION DE PROJET
ACCORDE

- le Gouvernement peut refuser d'accorder un certificat ou s'il accepte, il peut l'assortir de conditions ou demander des modifications (art. 31.5 de la Loi).

XV

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

XVI

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.

XVII

C.A.C. ACCORDE

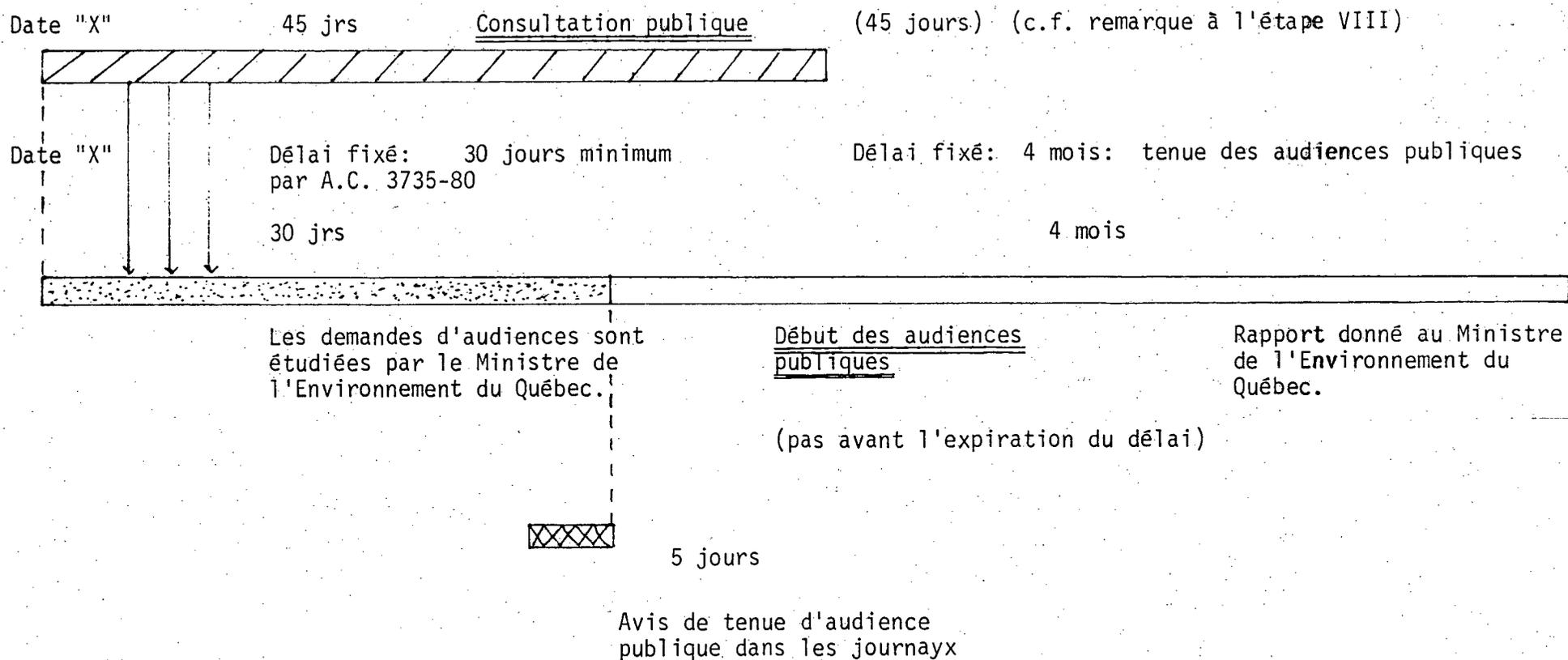
DECISION DU MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT

XVIII

Début des 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 la page suivante.

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. 3735-80 (3 décembre 1980).

III L'HARMONISATION DES LOIS: EST-CE POSSIBLE ACTUELLEMENT?

Dans le but de répondre à cette question, nous nous proposons de soulever certaines éléments de réflexion que nous avons été amenés à faire depuis quelque temps, suite à diverses expériences sur le cheminement de nos dossiers.

1) Préséance des certificats d'autorisation (C.P.T.A.Q./M.En.Q.) (*)

Selon les lois et règlements actuellement en vigueur, le législateur accorde, lorsque requis, préséance au certificat d'autorisation émis en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole plutôt qu'au certificat émis en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (art. 97 de la Loi 90).

Or, lorsqu'un projet du M.T.Q. est soumis à l'application de ces deux lois, ce qui est régulièrement le cas, de nombreux litiges apparaissent. Ainsi, en vertu du règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts, le M.T.Q. doit étudier plusieurs alternatives de solutions et proposer un projet de moindre impact (sur l'environnement global mais pas nécessairement de moindre impact sur l'agriculture); en nous tenant à l'esprit et la lettre de la Loi 90, nous soumettons donc notre projet de moindre impact à la C.P.T.A.Q. pour certification; deux situations peuvent alors se présenter:

- a) la Commission, après audience publique s'il y a lieu, émet un certificat d'autorisation sur le projet proposé par l'étude environnementale et alors la procédure reprend mais cette fois avec le M.En.Q.;
- b) la Commission, après audience publique s'il y a lieu, n'émet pas le certificat.

(*) A ce sujet, voir "Rapport d'enquête et d'audience publique, no. 14, Poste Des Cantons, Lignes Nicolet - Des Cantons et Des Cantons - Nouvelle-Angleterre", 1983, p. 1-4 à 1-16.

Ici encore, deux situations peuvent se présenter. Ainsi, dans le cas "a", l'étude d'impact est rendue publique, est soumise à de nouvelles audiences publiques (moins limitées que devant la C.P.T.A.Q.) s'il y a lieu, et est recommandée par le M.En.Q. au Conseil des ministres pour certification de réalisation; dans ce cas, le dossier continue donc son cheminement vers la finalisation et l'obtention d'un certificat d'autorisation de construction ou d'exécution par le sous-ministre du M.En.Q. La seconde situation se présente lorsque le Conseil des ministres n'émet pas le certificat d'autorisation; ainsi, cette position signifierait donc que la décision de la C.P.T.A.Q. n'est plus valable puisque le Conseil des ministres n'accepte pas le projet retenu par le M.T.Q. dans son étude d'impact. Il reste donc à recommencer en partie le cheminement administratif exposé dans les pages précédentes et trouver un projet modifié et acceptable par la C.P.T.A.Q. et le M.En.Q.

Dans le cas "b", si le législateur a vraiment accordé préséance à la Loi 90 et presque un droit de veto de la C.P.T.A.Q. sur tout projet gouvernemental, cela signifie que la C.P.T.A.Q. a donc préséance sur les décisions du Conseil des ministres (donc du gouvernement); dans cette optique, le M.T.Q. doit donc réviser son étude d'impact ou la biaiser au départ en accordant plus d'importance à l'agriculture qu'aux autres paramètres environnementaux, afin de recommander un projet de moindre impact principalement sur le domaine agricole (l'esprit de la Loi sur la qualité de l'environnement n'est alors plus respecté) et ce afin d'obtenir la certification de la C.P.T.A.Q. Cette Commission émettra donc un certificat et le M.T.Q. pourra entreprendre les démarches auprès du M.En.Q. (voir situation "a" page précédente).

Evidemment, dans le cas "b", le M.T.Q. pourrait passer outre la décision de la C.P.T.A.Q. de ne pas émettre de certificat et alors présenter son étude au M.En.Q.; cependant, il y a fort à douter que le dossier de certificat d'autorisation aille très loin, à moins que le gouvernement se prévale de l'art. 96 de la Loi 90: "le gouvernement peut, par avis écrit à la Commission, soustraire une affaire à sa juridiction", ou comme dans le cas du projet de construction d'un nouveau lien routier entre l'autoroute 55 et la route 157 (Shawinigan), utilise les pouvoirs que lui confère l'art. 66: "le gouvernement peut, après avoir pris avis de la Commission, autoriser, aux conditions qu'il détermine, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion d'un lot d'une zone agricole pour les fins d'un ministère ou organisme public".

Cependant, l'utilisation trop fréquente de cette "échappatoire" pourrait sembler douteuse aux yeux de la population, le Gouvernement se faisant exception, ce qui à notre avis ne se présentera pas fréquemment dans le cadre législatif actuel.

De toute évidence, ce problème demeure entier actuellement pour le cheminement des projets du M.T.Q. et entraîne donc des délais et des difficultés de fonctionnement qui se répercutent irrémédiablement sur l'administration même du ministère des Transports. Bien que des palliatifs puissent être envisagés, le seul moyen pouvant être vraiment efficace nécessitera, à notre avis, une réforme importante de la réglementation et des lois (voir section IV).

2) Délégation de pouvoirs et contrôle ministériel

Comme nous pouvons le constater dans la section II, point 2), la Loi sur la qualité de l'environnement et ses règlements (particulièrement le règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts) permettent d'une part un contrôle élargi du M.En.Q. sur le déroulement et le contenu scientifique d'une étude d'impact sur l'environnement mais aussi d'autre part, un droit de veto de ce ministère (ou pouvoir décisionnel) sur toutes actions posées par le M.T.Q. ou par les autres organismes gouvernementaux.

Or, bien que nous ne contestions pas l'importance du rôle du ministère de l'Environnement dans la protection, la sauvegarde et la mise en valeur de l'environnement, pas plus d'ailleurs que les objectifs émis par la législature provinciale dans ce domaine, nous nous interrogeons toutefois sur la validité et la pertinence de toute cette procédure prescrite par règlement et sur les conséquences de son application (dédoublément de responsabilités, délais considérables, concertation forcée, conflits entre intervenants, filtration des informations...).

A titre d'exemple, nous comprenons difficilement pourquoi un organisme gouvernemental se doit de passer par un autre organisme du même gouvernement pour connaître le contenu de l'étude d'impact qu'il doit produire, contenu déterminé par une consultation effectuée par cet organisme auprès de tous les autres organismes gouvernementaux. En fait, ce jeu d'intermédiaires (par personnes interposées) augmente considérablement les délais et n'aboutit à toutes fins utiles qu'à des résultats peu significatifs pour l'initiateur du projet; cette responsabilité et cette concertation pourraient très bien être retournées à l'organisme "initiateur du projet" qui à notre avis est celui qui possède l'expertise la plus adéquate à ce niveau.

A noter aussi, qu'après avoir reçu plus d'une cinquantaine de directives ministérielles, nous constatons que le mandat du ministère de l'Environnement n'est que très partiellement rempli; en fait, dans aucune de ces directives le ministère de l'Environnement n'a pu nous indiquer, tel que le mentionne la Loi (art. 31.2), la portée et l'étendue de l'étude d'impact à produire; toutes les directives ont le même modèle (modèle que le M.T.Q. a d'ailleurs déjà contesté à plusieurs reprises lors de commentaires sur les directives préliminaires) et ne contiennent généralement que la liste des éléments à analyser et à mentionner dans l'étude. Or, comme le M.En.Q. est dans l'impossibilité (comme les autres ministères qu'il consulte avec l'avis de projet) de nous indiquer ces deux éléments importants (portée et étendue), nous nous interrogeons donc sur la valeur de tout ce cheminement.

Somme toute, nous avons constaté que ce n'est qu'au moment où le M.T.Q. dépose son étude d'impact sur l'environnement au M.En.Q. que ce dernier est en mesure de nous prescrire quelles devraient être " la portée et l'étendue de l'étude " et, pour cette raison, demande donc au M.T.Q. de lui remettre 15 copies d'une version préliminaire (pour consultation), avant d'émettre un certificat de conformité ou " de satisfaction " sur l'étude d'impact.

Or, nous considérons que toute cette démarche, non inscrite au Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement mais demandée par le M.En.Q., alourdit le cheminement des projets gouvernementaux, retarde le dépôt public de l'étude, la tenue d'audiences et l'émission des certificats, apporte une confusion au niveau des responsabilités, et constitue un droit de veto que le M.En.Q. veut s'approprier. En effet, si nous comprenons bien cette démarche, le M.En.Q. veut prendre sous sa responsabilité la qualité de l'étude d'impact à rendre publique et par conséquent, maintiendrait donc cette étude dans les officines gouvernementales jusqu'à ce qu'il décide que cette dernière soit satisfaisante; cette prise de position nous semble outrepasser la volonté du législateur provincial et constitue une interprétation erronée de l'article 37.5 de la Loi.

En effet, le législateur a créé un Bureau d'audiences publiques dont le rôle, bien que consultatif et non décisionnel, est d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre de l'Environnement et de faire rapport à ce dernier de ces constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite. Ainsi, le M.T.Q. souhaiterait donc que cette consultation publique (au sens large et non pas seulement à l'intérieur d'organismes gouvernementaux dans un

premier temps comme la demande du M.En.Q.) soit entreprise immédiatement lors du dépôt de l'étude d'impact au M.En.Q. (art. 31.3 de la Loi), le M.T.Q. étant seul responsable du contenu et de la qualité de l'étude qu'il aura déposée. C'est donc à ce stade (étape d'information et de consultation) que des représentations publiques et privées devraient avoir lieu et non, comme le demande le M.En.Q., après avoir reçu le certificat de conformité (et indirectement les accords des autres ministères impliqués), certificat dont nous contestons l'existence et la valeur.

D'ailleurs, il nous semble surprenant qu'il faille "officialiser" dans les faits une entente entre les partenaires du gouvernement avant de rendre publique une étude d'impact produite par un des ministères de ce gouvernement; nous ne contestons pas la concertation entre organismes gouvernementaux puisque c'est l'objet de ce mémoire, mais nous voulons tout simplement souligner que la validation du contenu d'une étude d'impact par l'intermédiaire d'un autre ministère, à sa satisfaction, n'a pas sa raison d'être, pas plus que toute l'étape "pré-consultation" que ce ministère exige. En fait, le M.T.Q. soutient que ce mandat relève toujours de sa responsabilité en tant qu'initiateur de projets, qu'il doit continuer à assumer ce rôle comme il l'a fait jusqu'à maintenant et qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une acceptation du M.En.Q. pour se présenter en audience publique (voir à ces sujets l'annexe II).

Finalement, nous considérons donc que toute cette procédure prescrite par règlement ou édictée par le ministère de l'Environnement lui-même ne permet pas d'augmenter la qualité et la protection de l'environnement mais bien au contraire ne fait qu'alourdir, sans harmoniser les interventions gouvernementales, tout le processus de cheminement des projets du M.T.Q. De plus, les quelques exemples que nous venons de mentionner ne sont pas limitatifs et nous aurions pu continuer longuement à exposer d'autres situations problématiques mais nous considérons que ce document est actuellement suffisamment étayé pour engager une discussion et une réflexion communes.

IV RECOMMANDATIONS - CONCLUSION

La réflexion que nous venons de faire dans les quelques pages qui précèdent, bien que partielle, montre bien qu'il est nécessaire et urgent d'apporter des modifications à la procédure d'approbation par le gouvernement des projets de réalisation d'ouvrages; ces modifications ne sont pas nécessairement "majeures", mais doivent conduire à une diminution des délais, une plus grande autonomie pour les "initiateurs de projets gouvernementaux" et une meilleure coordination des différentes procédures prescrites par les lois et règlements. Par contre, nous considérons que ces changements ne devraient pas être des moyens pour remettre en cause les objectifs gouvernementaux en matière de protection du territoire agricole ou de protection de l'environnement.

Nous avons esquissé certains changements que nous soumettons pour discussion; ceux-ci ne sont pas complets et leur portée n'a pas été mesurée. Cependant, nous considérons qu'ils constituent un pas dans la bonne direction et qu'ils répondent "partiellement" à nos attentes.

Déréglementation environnementale

Afin que le M.T.Q. demeure seul responsable devant le gouvernement et la population des études d'impact qu'il produit, nous suggérons:

- que les projets soumis actuellement à la réglementation et à la procédure relatives à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (art. 31.1 et suivants de la Loi) en soient exclus et qu'ils soient exclusivement assujettis au Règlement général relatif à l'administration de la Loi (art. 22);
- que tous ces projets fassent l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement, dont la nature, la portée et l'étendue relèveront de l'initiateur, après consultation des ministères et organismes concernés;
- que toutes ces études soient déposées au B.A.P.E. et qu'elles soient soumises à la procédure d'information et de consultations publiques, l'initiateur assurant la responsabilité du contenu de ses études devant le B.A.P.E.;
- que ces projets fassent l'objet que d'une seule certification, soit le certificat d'autorisation de construction (art. 22 de la Loi).

En ce qui concerne le certificat d'autorisation émis par la C.P.T.A.Q. en vertu de la Loi 90:

- pour les projets dont des audiences publiques doivent avoir lieu, que la C.P.T.A.Q. soit partie prenante à celles-ci (B.A.P.E. et C.P.T.A.Q.) et qu'elle prenne position après le déroulement des audiences; cependant, la certification, en cas de position contradictoire, ne serait plus nécessaire, la question étant tranchée par le gouvernement (art. 46 et 66 de la Loi 90);
- pour les projets dont des audiences publiques ne sont pas demandées, que le M.T.Q. obtienne le certificat d'autorisation de la C.P.T.A.Q., tel qu'exigé par la Loi; l'obtention du certificat de construction pouvant être conditionnelle à l'accord de la C.P.T.A.Q.

Dans le premier cas, une autre alternative pourrait aussi être envisagée; elle a d'ailleurs déjà fait l'objet d'une recommandation en octobre 1983 par le président du B.A.P.E. au ministre de l'Environnement dans le "Rapport d'enquête et d'audience publique, Poste Des Cantons, Lignes Nicolet - Des Cantons et Des Cantons - Nouvelle-Angleterre. Elle se lit comme suit:

"Voilà pourquoi aussi la Commission recommande que dans les projets de même nature, le gouvernement prenne la précaution de soustraire ces projets à la Commission de protection du territoire agricole pour être en mesure de prendre lui-même une décision en tenant compte de l'ensemble des considérants" (P 1-14).

ANNEXE I

ESTIMATION DU TEMPS NECESSAIRE POUR REALISER LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES ET REGLEMENTAIRES/LOI SUR LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

<u>ETAPE</u>	<u>TEMPS</u>	
	<u>Minimum</u>	<u>Maximum</u>
I- Avis de projet envoyé au M.En.Q. (préparation de l'avis par le Service de l'environnement).	1-2 sem.	3-4 sem.
II- Réponse du M.En.Q. - Consultation et pré- paration du guide de référence pour la réalisation de l'étude d'impact (directive préliminaire).	8-10 sem.	16-20 sem.
III- Analyse par le Service de l'environnement du guide préparée par le M.En.Q.		
a) le Service de l'environnement après analyse accepte le guide proposé		1-2 sem.
b) le Service de l'environnement après analyse n'accepte pas le guide proposé et soumet ses commentaires au M.En.Q. pour en arriver à une entente sur le principe.	2-4 sem.	5-7 sem.
IV- Réponse du M.En.Q. (directive ministé- rielle).		3-4 sem.
V- Réalisation de l'étude d'impact et transmission d'un dossier de demande de certificat d'autorisation au M.En.Q.	40 sem.	80 sem.
VI- Analyse du contenu de l'étude d'impact et consultation par le M.En.Q. (avis de conformité).	(?) (1)	(?) (1)

(1) Cette étape ne relevant pas de la compétence du M.T.Q. et
comme nous n'avons pas assez d'expertises actuellement sur
nos dossiers, nous ne pouvons estimer le temps pour réaliser
cette étape.

	ETAPE	TEMPS	
		Minimum	Maximum
VII-	Etudes complémentaires (si nécessaire) à réaliser par le M.T.Q. pour rendre conforme l'étude d'impact déposée et transmission du dossier au M.En.Q.	8 sem.	20 sem.
VIII-	Le M.En.Q. rend l'étude publique, la transmet au B.A.P.E. et demande au M.T.Q. d'entreprendre l'étape d'information et de consultation publique.	6 sem.	10 sem.
IX-	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.	(?) (2)
X-	a) Emission du certificat d'autorisation de réalisation par le conseil des ministres.	(?) (1)	(?) (1)
	b) Le conseil des ministres refuse le projet (**).	(?) (1)	(?) (1)

(1) Voir à la page précédente.

(2) Le maximum ne peut être évalué; le "16 semaines" est le délai minimum prescrit par règlement.

(*) Cette étape comprend: la préparation de l'audience, la tenue de l'audience, la rédaction et le dépôt du rapport du B.A.P.E. au M.En.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 V avec cependant des "temps" pouvant être moins longs dans certains cas.

<u>ETAPE</u>	<u>TEMPS</u>	
	<u>Minimum</u>	<u>Maximum</u>
XI- Finalisation du projet		
- 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.En.Q. pour la demande de certificat d'autorisation de construction	1 sem.	2 sem.
XII- Demande de certificat d'autorisation de construction auprès du M.En.Q. par le Service de l'environnement.	1-2 sem.	3-4 sem.

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



Le 6 mai 1983

Monsieur André Barbaroux
Synthèse et coordination
Ministère du Conseil exécutif
Edifice H, 3e étage
Suite 3.0
875 Grande Allée est
Québec, QC G1R 4Y9

Objet: Votre demande d'informations

Cher Monsieur,

Trouvez, ci-joint, une liste que nous avons établie pour nos besoins de gestion interne au Service de l'environnement et qui peut sans doute répondre à la question que vous vous posiez quant aux délais administratifs encourus entre l'envoi d'un avis de projet et la réception d'une direction ministérielle du ministre de l'Environnement du Québec.

Notez bien qu'il ne s'agit pas d'un document officiel au sens qu'il ne peut être garanti quant à son exactitude à 100% et que, de plus, il n'implique aucun jugement sur l'administration et la gestion de dossiers interministériels, cependant il reflète bien la situation existante et qui, hélas, semble devoir non pas s'améliorer mais/ou se perpétuer sinon empirer.

Pour ce qui est de votre seconde question, j'aimerais élaborer un peu plus en détail, ce que je ferais dès mon retour soit d'ici 15 jours à 3 semaines, cependant, actuellement, nous avons 3 cas différents d'études d'impacts déposées officiellement avec une demande de notre Ministre auprès du ministre de l'Environnement

pour qu'il procède aux démarches voulues afin d'obtenir, par voie de décret, le certificat d'autorisation de réalisation voulu puis que le ministère de l'Environnement délivre un certificat d'autorisation de construire (ou d'exécution).

- 1.- Route 197, rivière au Renard
Dépôt auprès du ministère de l'Environnement le 19 mai 1982
Etude rendue publique par le ministre de l'Environnement le 27 mai 1982
Ceci après de nombreuses interventions à divers niveaux, jusqu'à celui des 2 Ministres inclus.
Décret obtenu le 13 juillet 1982.
(sans audience publique)
- 2.- Dragage du front d'un court débarcadère dans le port de Matane
Dépôt auprès du ministère de l'Environnement le 30 juillet 1982
Etude rendue publique par le ministre de l'Environnement le 25 août 1982
(sans audience publique)

N.B.: Il est à remarquer qu'à cause des longs délais occasionnés par l'ensemble de la procédure, nous n'avons pu encore faire effectuer le dragage déjà considéré comme des plus nécessaires depuis 2 ans, nous serons donc probablement appelés à draguer seulement en 1984.

- 3.- Autoroute 550, Hull, jonction au boulevard St-Laurent (projet en fait de moins d'un kilomètre si l'on n'avait pas comptabilisé les voies auxiliaires ou de service).

Il s'agit de rendre opérationnel, par un échangeur et ses abords, le tronçon déjà construit de l'autoroute 550, voie jugée essentielle dans le grand réseau de Hull et de la vallée de l'Outaouais. L'étude a été déposée le 1er décembre 1982.

Nous venons, il y a à peine quelque temps (environ 10 jours) de recevoir, enfin, les commentaires du ministère de l'Environnement (sans doute pour une très grande part d'autres ministères consultés) sur des retouches ou additions demandées avant que le ministre de l'Environnement ne rende publique l'étude faite par le ministère des Transports et approuvée par les autorités de ce Ministère.

Nous ignorons donc quand le ministre de l'Environnement rendra publique ladite étude, encore moins quand le Conseil des ministres émettra un décret et s'il y aura ou non des audiences publiques. Par ailleurs, il est de notoriété publique que ce secteur est loin de présenter, dans son état actuel, une sensibilité écologique d'importance, bien au contraire!

4.- Route 132, de Ste-Marthe à Marsoui (Gaspésie)

Enfin, notons finalement que nous avons terminé une étude d'impact sur l'environnement (terme rendu «légal» par le règlement, encore que scientifiquement nous le jugeons impropre car il s'agit beaucoup plus d'une étude des répercussions environnementales et même qui devrait inclure l'analyse de la valeur des actions humaines, le terme choisi est en fait nettement plus restrictif).

Cette étude porte sur une section de la route 132 en Gaspésie dans le secteur dit des Quais, c'est-à-dire construit en bonne partie en emprise sur l'eau. Il s'agit d'une étude très poussée, compte tenu du caractère hautement sensible au niveau écologique et touristique.

Nous en avons soumis une version subfinale à divers ministères ou organismes publics que nous consultions régulièrement au niveau technique et scientifique, ce qui d'ailleurs faisait suite à diverses consultations en cours d'étude; ceci avant que notre Ministre ne dépose notre étude avec sa demande officielle auprès de son collègue de l'Environnement pour que soit procédé aux démarches adéquates pour l'obtention du décret (certificat d'autorisation de réalisation).

Ceci n'implique pas évidemment les démarches que croit devoir entreprendre le ministère de l'Environnement dans le cadre de ses propres procédures, notamment en ce qui a trait, semble-t-il, à ce que ce Ministère appelle sous un vocable générique de «conformité», encore que, d'une part, nous n'avons trouvé nulle

trace d'une telle procédure dans la loi ou dans les règlements afférents que de plus cela me semble alourdir dangereusement la machine gouvernemental pour des travaux que le Gouvernement décide ou promouvoit, qu'il puisse y avoir des dédoublements dans les tâches effectuées, que le ministère responsable des projets concernés n'ait aucun contact avec les organismes consultés par le ministère de l'Environnement et qu'il est évident qu'il est essentiel, de toute façon, que sur le plan technique et scientifique les spécialistes concernés puissent se consulter et travailler de concert en tenant compte des objectifs et impératifs de chacun de leur ministère.

Dans le cas particulier de cette section de route, il semble bien que certains organismes éprouvent quelques difficultés devant la confusion que créaient les procédures administratives internes du ministère de l'Environnement lorsqu'elles se répercutent sur leur propre gestion. Ceci devrait être clarifié au plus tôt, bien entendu sans affecter la liberté administrative interne du ministère de l'Environnement mais aussi sans risque (devenu réalité) d'entraver la bonne marche des études menées au sein du ministère des Transports et de ses consultations directes normales avec l'ensemble des ministères d'un même gouvernement.

Il est d'ailleurs à noter que, dans ce cas-ci de la route 132, certains ministères nous fournissent toute la consultation voulue sur notre version finale de l'étude de répercussions environnementales, d'autres nous demandent des précisions au niveau gestion et administration et d'autres semblent nettement mélanger le problème de la «conformité», ainsi appelé, et une consultation sur le fond d'une étude environnementale qui, elle, évidemment concerne, en premier lieu, le producteur de l'étude.

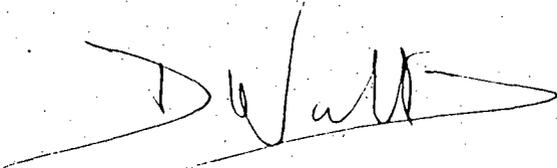
Tant et aussi longtemps qu'une remise en ordre de divers processus de consultations n'aura pas été effectuée, il est à craindre que la machine ne reste embourbée, ces processus devant, bien sûr, respecter les responsabilités et les mandats de chaque ministère éventuellement impliqué.

/5

Espérant que ces quelques réflexions pourront vous être de quelques utilités, je reste à votre entière disposition pour d'autres commentaires et disponible pour toute rencontre que vous pourriez juger opportune.

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

Le chef du Service de l'environnement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Waltz', with a long horizontal stroke extending to the right.

Daniel Waltz, écologiste

DW/js

c.c.: MM. Raymond-M. Aubin, ing., directeur des Expertises et Normes;
Yvan Demers, ing., directeur de la Programmation.

TABLEAUX COMPLETES POUR LA MAJORITE
DES PROJETS AYANT FAIT L'OBJET DE DEMARCHES
AUPRES DU MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC

Service de l'environnement, 1984.

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ou avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
- * Dragage Port de Matane	pour demande CAC 80-03-26	exigence/CAC 80-04-14 Directive 82-03-15	81-10-23 (CAC) 82-07-22 document pour CAC 83-04-06			82-11-10 (déc.) 83-04-20 (CAC)
- Route 117 Mc Watters (Kénojévis)	80-07-16	83-06-16	83-09-12	-	-	-
- Route 112 Ste-Marie-de-Monnoir	81-05-13	81-08-14 83-03-17	Demande retirée en partie			
- Route 104 Rainville	81-08-21	83-01-28	-	-	-	-
- Autoroute 50 Lachute/Montebello	81-08-25	82-05-12	-	-	-	-
- Autoroute 50 Montebello/Mtê Lépine	81-08-25	82-05-12	-	-	-	-
- Route 112 Ascot-Corner/Fleurimont	81-09-03	83-03-22	-	-	-	-
- Route 311 Lac du Cerf/Notre-Dame-de-Pontmain	81-09-03	82-02-17	-	-	-	-

* Dragage Port de Matane: utilisation d'un décret d'exemption impossible à temps (avant le 30 décembre 1981) donc exigence de passer par la longue procédure (art. 31): avis de projet, directive, décret et enfin CAC -

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ou avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
Route 323 Namur/ Lac des Plages	81-09-29	83-03-22	-	-	-	-
Autoroute 55 Pont Laviolette	83-07-12	-	-	-	-	-
Route 161 Nantes	81-10-06	82-12-02	-	-	-	-

EVALUATION DE PROCEDURES D'APPROBATION DES PROJETS D'OUVRAGES

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ou avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
- Route 117 Contournement Labelle	81-10-14	82-04-08	-	-	-	-
- Route 138 Baie St-Paul	81-10-20	82-05-12	-	-	-	-
- Route 157 Cap-de-la-Madeleine	81-10-20	83-02-03		Non astreint	-	-
- Route 157 St-Louis-de-France	81-10-20	83-02-03		Projet retiré	-	-
- Route 307 Val-des-Monts	81-10-23	82-04-19	-	-	-	-
- Route 226 St-Célestin	81-11-03	83-02-17	-	-	-	-
- Route 139 Canton Granby	81-11-08	82-06-11	-	-	-	-
- Route 112 St-Césaire/Granby	81-12-03	82-08-24	-	-	-	-
- Route 138 St-Tite-des-Caps	81-12-03	83-01-28	-	-	-	-
- Route 117 Gatineau/Lac Paradis	81-12-03	82-11-18	-	-	-	-
- Route 307 Gatineau	81-12-18	82-05-27	-	-	-	-

EVALUATION DE PROCEDURES D'APPROBATION DES PROJETS D'OUVRAGES

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ou avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
- Route 197 4e Rang à St-Majorique	81-10-14 demande CAC	82-03-26	82-05-21	-	-	82-07-13
- Route 197 St-Majorique à la rivière Darmouth	83-11-25	-	-	-	-	-
- Route 138 Sept-Iles	81-12-18	82-11-11	-	-	-	-
- Route 329 Lac Bouchette	82-01-21	82-05-27	-	-	-	-
- Contournement Laurentides	82-01-25	83-01-14	-	-	-	-
- Autoroute 35 Chambly	82-01-26	82-09-06	-	82-04-01 81-09-18	82-08-27 82-01-05	-
- Contournement de Joliette	82-02-03	82-07-26	-	80-11-05	82-08-24	-
- Autoroute 55 Shawinigan-Sud	82-02-03	82-06-14	-	-	-	-
- Autoroute 550 Hull	82-02-05	82-07-26	82-12-03	-	-	-
- Route 117 Lac Roland/ Rivière Serpent	82-02-11	82-07-26	-	-	-	-
- Routes 105 et 366 Pont Gendron	82-02-11	82-11-18	-	-	-	-

EVALUATION DE PROCEDURES D'APPROBATION DES PROJETS D'OUVRAGES

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ou avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
- Route 138 Rivière-Petits-Escoumins	82-02-19	82-11-11	-	-	-	-
- Route 195 Grand Détour/ Rivière-Matane	82-03-02	83-01-14	-	-	-	-
- Autoroute 573 Val Bélair	82-03-05	82-06-22	Demande retirée suite à de longs débats M. En.Q. - M.T.Q.			
- Route 117 La Conception/St-Jovite	82-03-08	82-08-23	-	-	-	-
- Route 116 St-Ephrem/St-André	82-03-10	82-06-01	-	-	-	-
- Route 116 Danville	82-03-16	82-11-18	-	-	-	-
- Route 116 Plessisville	82-03-16	83-02-17	-	-	-	-
- Route 112 Boulevard Cousineau	82-03-25	82-09-03	-	-	-	-
- Autoroute 73 sud Ste-Marie/St-Georges	82-03-25	82-09-03	-	-	-	-
- Hull - Laramée	82-03-29	-	-	-	-	-
- Route 202 Contournement Bedford	82-03-29	Projet retiré		-	-	-
- Route 138 Grande Bergeronne	82-02-17	82-04-29 préliminaire	Demande retirée suite à prise de position Ministère de la Justice			

EVALUATION DE PROCEDURES D'APPROBATION DES PROJETS D'OUVRAGES

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ou avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
- Autoroute 30 Boulevard Pie XII/ Autoroute 10	82-04-23	82-09-03	-	-	-	-
- Autoroute 410 Sherbrooke	82-05-07	83-09-01	-	-	-	-
- Route 241 Bromont/Cowansville	82-05-27	82-10-21	-	-	-	-
- Route 104 La Prairie	82-06-02	83-01-28	-	-	-	-
- Autoroute 50 Route 309/Route 148	82-06-08	83-03-10	-	-	-	-
- Route 117 Lac Vipère/Lac Gabbro	82-08-24	83-01-28	-	-	-	-
- Aéroport St-Augustin	82-08-23	82-11-11	83-07-22	-	-	-
- Route 137 Ste-Hyacinthe	83-02-02	83-05-05	-	-	-	-
- Route 117 Contournement/ L'Annonciation	83-02-02	83-06-02	-	-	-	-
- Route 117 Lac Morrisson/Lac Para/ Lac Boyer	83-02-02	83-05-05	-	-	-	-
- Route 265 Bernierville	82-08-30	83-11-03	-	-	-	-

EVALUATION DE PROCEDURES D'APPROBATION DES PROJETS D'OUVRAGES

NOM DU PROJET	Dépôt avis de projet (Date)	Réception directive (Date)	Dépôt Etude d'impact (Date)	Demande CPTA (Date)	Décision ^{du} avis CPTA (Date)	Certificat d'autorisation ou décret (Date)
- Autoroute 20 Bic/Mont Joli	82-09-02	-	-	-	-	-
- Aéroport Port Meunier	82-10-01	83-01-14	Non astreint			
- Route 116 Richmond/Danville	83-06-20	-	-	82-11-08	83-06-06	-
- Route 132 Ste-Florence/ Causapsca1	81-11-02	82-04-28	-	-	-	-
- Route 132 5 tronçons de quais et 1 tronçon en secteur habité						
1) Ste-Marthe-de- Gaspé/Marsoui	81-11-24	82-12-16	83-09-15	-	-	-
2) Cap-au-Renard Cap-au-Renard à Ste-Marthe-de-Gaspé	81-11-24	82-03-31	84-02-01	-	-	-
Ruisseau-à-Rebours à Rivière-à-Claude	81-11-24	82-03-31	84-02-01	-	-	-
Rivière-à-Claude à Petit Cap	81-11-24	82-03-31	84-02-01	-	-	-
Mont St-Pierre à Mont-Louis	81-11-24	82-03-31	84-02-01	-	-	-
Mont-Louis à Anse- Pleureuse	81-11-24	82-03-31	84-02-01	-	-	-
Anse-Pleureuse à Gros Morne	81-11-24	82-03-31	84-02-01	-	-	-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 057 627