
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale pour le projet de
modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 relatif à
la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministère
des Transports pour la réalisation du projet de réaménagement
de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque,
sections 110, 130, 140, 150 et 160**

Dossier 3211-05-323

Le 7 juillet 2008

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : M. Hervé Chatagnier

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Le projet	2
1.1 Justification de la demande de modification	2
1.2 Description de la modification	2
1.3 Description sommaire des travaux à réaliser	3
2. Analyse environnementale.....	4
2.1 Sécurité routière.....	4
2.2 Milieu bâti.....	4
2.3 Milieux physique et biologique	5
2.4 Milieu visuel.....	5
2.5 Mesures d'atténuation	5
2.6 Constatations	6
Conclusion	7

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Liste des unités administratives du Ministère et des ministères consultés.....	9
Annexe 2 : Décret numéro 1224-92 du 26 août 1992	13
Annexe 3 : Cartes et photographies aériennes du secteur du projet	19

INTRODUCTION

Le projet de réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160, a été autorisé par le gouvernement le 26 août 1992 par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992. Ce projet consiste en la réfection de cinq sections de la route 155 comprises dans le tronçon situé entre Grandes-Piles et La Tuque, sur une distance d'environ 43,8 kilomètres. Il s'agit surtout de corrections de courbes et de modifications au profil du tracé, et ce, afin de corriger certaines déficiences de la route au niveau de sa géométrie et de sa structure. Sa réalisation vise essentiellement à améliorer les conditions de sécurité routière.

À la suite de l'autorisation gouvernementale du projet en 1992, plusieurs certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) ont déjà été accordés entre 1999 et 2008.

Le ministère des Transports (MTQ) a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le 22 mai 2008, une demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992. Cette demande vise uniquement à permettre le réaménagement de la route 155, section 130, entre les chaînages 9+100 et 9+940, sur le territoire de la Municipalité de Trois-Rives et de la Municipalité de la paroisse de Saint-Roch-de-Mékinac en Mauricie. Il s'agit donc d'un prolongement d'environ 840 mètres du projet autorisé en 1992.

Les sections qui suivent décrivent les éléments de justification et la nature de la modification demandée ainsi que les principaux impacts environnementaux qui en découlent et les recommandations issues de l'analyse de l'acceptabilité environnementale.

L'annexe 1 présente la liste des unités du MDDEP et des ministères consultés. Une copie du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 se trouve à l'annexe 2, alors que les cartes de localisation et des photos aériennes de la portion du projet visée par la demande de modification du décret se trouve à l'annexe 3.

LE PROJET

1.1 Justification de la demande de modification

Le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 autorise le réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160. Plusieurs certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ont été délivrés entre 1999 et 2008 afin de permettre la construction de plusieurs tronçons de ce projet.

Le MDDEP a reçu, le 28 février 2008, une demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE pour la construction d'une deuxième phase de la section 130 de la route 155. La première phase des travaux de réaménagement de la section 130 a été réalisée au cours des années 2005 et 2006 à la suite de la délivrance de certificats d'autorisation pour cette phase. La demande du MTQ du 28 février dernier concerne les travaux à réaliser sur une portion de route de 5,7 kilomètres comprise entre les chaînages 1+000 et 5+840 et entre les chaînages 9+060 et 9+940 de la section 130 (voir carte de localisation à l'annexe 3). Or, les travaux autorisés par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 n'incluent pas les travaux demandés à l'intérieur des chaînages 9+100 à 9+940. Ces travaux ne pouvaient donc pas être autorisés, d'où la nécessité de modifier le décret.

Le projet initial de réaménagement de la section 130 de la route 155 se terminait au chaînage 9+100, soit juste à l'est du tronçon visé par la demande de modification de décret. Ce tronçon (chaînages 9+100 à 9+940) est connu sous le nom de « côte à Paquin ». À l'époque, ce tronçon, d'une longueur de 840 mètres, n'avait pas été inclus dans l'étude d'impact puisque ce secteur avait déjà été réalisé en 1973. Donc, conformément à la description du projet qui avait fait l'objet d'une autorisation gouvernementale, le raccordement de la dernière section au chaînage 9+100 devait se faire au milieu de la côte à Paquin.

Or, selon le MTQ, les nouvelles normes adoptées depuis 1989 font en sorte que, aujourd'hui, le raccordement du dernier tronçon de la section 130 au milieu de la côte à Paquin n'est plus envisageable. Pour des raisons de sécurité routière, il est préférable de se raccorder au haut de la côte à Paquin plutôt qu'au milieu. Pour une route ayant une vitesse affichée de 90 km/h, le rayon minimum de la courbe est de 450 mètres alors qu'il se trouverait à 350 mètres si le projet n'était pas modifié. En prolongeant le projet jusqu'au sommet de la côte, le MTQ vise donc à corriger une déficience géométrique existante, et ce, afin d'assurer une sécurité routière accrue.

1.2 Description de la modification

Les travaux consistent au réaménagement de la côte à Paquin sur une distance de 840 mètres, soit du chaînage 9+100 à 9+940 (voir annexe 3). Cette partie du projet, pour des raisons évoquées précédemment, consiste à dévier la route 155 sur d'une distance pouvant aller jusqu'à 41 mètres vers l'est par rapport à son axe actuel.

Entre les chaînages 9+100 et 9+450, soit sur une distance de 350 mètres, la route 155 sera surélevée par rapport au terrain naturel. Les déblais excédentaires qui proviennent des travaux effectués antérieurement sur la section 130 de la route serviront à construire le nouvel axe routier à l'intérieur de ces chaînages. Par la suite, du chaînage 9+450 jusqu'au chaînage 9+940 (la fin du projet de réaménagement de la côte), le nouvel axe routier sera construit en utilisant des déblais

qui proviendront de la correction du profil et des mises aux normes relativement à la sécurité routière.

1.3 Description sommaire des travaux à réaliser

Les travaux à réaliser sont la construction de l'infrastructure de la chaussée, le terrassement, l'aménagement paysager et la restauration de la chaussée abandonnée.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Compte tenu qu'il s'agit d'une modification relativement mineure (ajout de 840 mètres au projet d'origine) et compte tenu du milieu d'insertion dans lequel se retrouve ce tronçon de la route 155, il n'y a pas d'enjeux majeurs particuliers retenus dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet. Toutefois, l'impact du projet sur certains éléments est discuté ci-après.

2.1 Sécurité routière

L'objectif principal de la modification proposée est d'accroître la sécurité routière. Sans cette modification, le raccordement de la dernière section autorisée par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 se ferait au chaînage 9+100, soit au milieu de la « côte à Paquin ». Or, le raccordement de la route au milieu de la côte ne permet pas de corriger le rayon de la courbe, lequel est actuellement de 350 mètres. Rappelons que, selon le MTQ, pour une route telle que la route 155 ayant une vitesse affichée de 90 km/h, le rayon minimum est de 450 mètres. En prolongeant le projet jusqu'au sommet de la côte, le MTQ souhaite donc corriger cette déficience géométrique et, par le fait même, assurer aux usagers une sécurité routière accrue.

Par ailleurs, le prolongement du projet permettrait d'améliorer le profil au bas de la côte. La pente y serait adoucie en la ramenant à 7 % au lieu des 10 % à 12 % comme elle est actuellement. Selon les normes du MTQ, la pente maximale pour ce type de route est de 7 %.

Enfin, selon le MTQ, les distances de visibilité seraient améliorées, ce qui rendrait la route plus sécuritaire.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse partage l'avis que le prolongement du projet autorisé par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 permettrait d'accroître la sécurité routière et de rendre ce tronçon de la route 155 conforme aux normes de conception du MTQ.

2.2 Milieu bâti

Le milieu bâti affecté par le projet de modification consiste en deux résidences qui se retrouvent en haut de la côte, vers la fin du prolongement du projet. Une résidence se situe du côté est de la côte au chaînage 9+750. Cependant, cette résidence a déjà été déplacée dans le cadre des travaux préparatoires à la construction de portions de réaménagement de la route autorisée par décret. Les acquisitions de terrain sont également complétées.

Quant à l'autre résidence située dans le secteur du projet, elle se situe au chaînage 9+860 du côté ouest de la route actuelle. Elle demeurera au même endroit mais s'éloignera de la route puisque celle-ci sera déplacée de quelques mètres à l'est de son emplacement actuel.

L'équipe d'analyse constate que l'impact du projet de prolongement du réaménagement de la route 155 sur le milieu bâti est négligeable et que la seule résidence touchée a déjà été déplacée.

2.3 Milieux physique et biologique

Le secteur du projet à l'étude ne représente pas d'intérêt particulier sur les plans physique et biologique puisqu'il s'agit principalement d'un milieu en friche dont le déboisement avait été effectué en 2003.

En premier lieu, ce secteur ne touche pas le milieu riverain, notamment la rivière Saint-Maurice. En effet, dans ce secteur, la route serait réaménagée en l'éloignant de cette rivière (voir annexe 3). Par ailleurs, aucun cours d'eau n'est présent dans cette portion de la route.

Enfin, aucune espèce faunique menacée ou vulnérable n'a été identifiée pour l'ensemble du projet, incluant le secteur de la « côte à Paquin ». De plus, aucune flore menacée ou vulnérable n'a été identifiée dans le secteur. En effet, pour l'ensemble du projet qui a fait l'objet d'une autorisation gouvernementale, seule la présence de l'Aster à feuilles de linaires, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, a été identifiée à quatre kilomètres de la côte.

Compte tenu que le secteur concerné par le projet ne représente pas d'intérêt particulier sur les plans biologique et physique, qu'aucun cours d'eau n'y est présent, que le déboisement a été effectué il y a déjà plusieurs années et qu'aucune faune ou flore menacée ou vulnérable n'a été identifiée, l'équipe d'analyse considère que les impacts sur les milieux physique et biologique seront négligeables.

2.4 Milieu visuel

Selon le MTQ, le point de vue en descendant la côte (en direction de Trois-Rivières) sera amélioré puisqu'on y verra la rivière Saint-Maurice et toute la montagne du parc de la Mauricie situé de l'autre côté de la rivière, et ce, à partir du chaînage 9+600 jusqu'au chaînage 6+100.

2.5 Mesures d'atténuation

Selon le MTQ, l'ajout du réaménagement de la côte à Paquin au projet autorisé par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 permettrait la réalisation des mesures suivantes :

- la végétalisation d'environ 10 000 m² de terrain en talus laissé sur le sable lors des derniers travaux effectués en 1975;
- l'optimisation des remblais et des déblais en récupérant environ 200 000 m³ de surplus de roc provenant de la construction d'autres tronçons du projet;
- la restauration d'environ 12 000 m² de terrain, dont environ 2 500 m² de vieux pavage qui avait été laissé sur place lors des travaux effectués en 1975;
- la confection d'un petit bassin de rétention au chaînage 9+200, la mise en place de revêtements de protection, la confection de bermes filtrantes dans le fossé droit et la végétalisation des talus tout au long de la côte permettraient d'éviter l'érosion et le déversement de matières dans la rivière Saint-Maurice, tel que l'on retrouve actuellement lors de fortes pluies et à la fonte des neiges.

L'équipe d'analyse constate que le projet aura certains impacts positifs sur le milieu, notamment en corrigeant des lacunes du passé.

2.6 Constatations

L'équipe d'analyse constate :

- *que le prolongement du projet autorisé par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 permettrait d'accroître la sécurité routière et de rendre le tronçon en question conforme aux normes de conception du MTQ;*
- *que l'impact du projet de prolongement du réaménagement de la route 155 sur le milieu bâti est négligeable et que la seule résidence touchée a déjà été déplacée;*
- *que les impacts sur les milieux physique et biologique seront négligeables compte tenu que le secteur concerné par le projet ne représente pas d'intérêt particulier sur les plans biologique et physique, qu'aucun cours d'eau n'y est présent, que le déboisement a été effectué il y a déjà plusieurs années et qu'aucune faune ou flore menacée ou vulnérable n'a été identifiée;*
- *que le projet aura certains impacts positifs sur le milieu, notamment en corrigeant des erreurs du passé.*

CONCLUSION

Compte tenu que l'objectif du projet est d'accroître la sécurité routière, compte tenu que le projet aura des impacts négligeables sur les milieux humain, physique et biologique, et considérant les mesures prévues pour atténuer ces impacts ainsi que pour corriger certaines lacunes du passé, l'équipe d'analyse est d'avis que la demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 est acceptable au plan environnemental.

Original signé par :

Hervé Chatagnier, géographe

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre

Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Demande de modification de décret « Décret 1224-92 du 26 août 1992 : Projet de réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160. »*, mai 2008, 10 pages et 2 figures jointes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Demande de certificat d'autorisation : Réaménagement de la route 155, section 130 – phase II : Présenté au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, par Alliance Environnement, février 2008, 23 pages et 4 annexes.

ANNEXE 1

LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation environnementale de la modification de décret a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales du MDDEP en collaboration avec :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

ANNEXE 2

DÉCRET NUMÉRO 1224-92 DU 26 AOÛT 1992



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 1224-92

26 AOUT 1992

Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160

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

ATTENDU QUE le Gouvernement a adopté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, chapitre Q-2, r. 9, tel que modifié par les décrets 1002-85 du 29 mai 1985, 879-88 du 8 juin 1988 et 586-92 du 15 avril 1992;

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

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

ATTENDU QUE le ministère des Transports a préparé une étude d'impact sur l'environnement qui a été déposée officiellement auprès du ministre de l'Environnement le 1 mars 1989;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement le 17 juillet 1990 et que ce projet a franchi l'étape d'information et de consultation publiques prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement;

ATTENDU QUE le ministre de l'Environnement a reçu des demandes d'audiences publiques pour ce projet;

ATTENDU QUE le ministre de l'Environnement a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et d'audience publique sur ce projet;

ATTENDU QUE le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a soumis son rapport au ministre de l'Environnement;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a présenté son analyse environnementale du projet;

ATTENDU QU'il y a lieu, en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement, de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports relativement à son projet de réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160;

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

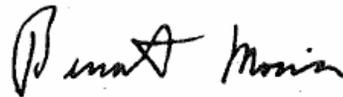
QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports pour la réalisation du réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160, aux conditions suivantes:

- Condition 1: Que le ministère des Transports respecte les mesures d'atténuation contenues dans son étude d'impact intitulée: "étude d'impact sur l'environnement, réaménagement de la route 155, tronçon Grandes-Piles/La Tuque, sections 110, 130, 140, 150 et 160", ministère des Transports, février 1989 et dans le document intitulé "Réponses aux questions et commentaires soulevés lors de l'analyse de recevabilité du MENVIQ", ministère des Transports, mars 1990;
- Condition 2: Que suite à la réalisation des travaux, le ministère des Transports obtienne de la Direction du domaine hydrique du ministère de l'Environnement un transfert de régie et d'administration des terrains en milieu hydrique;
- Condition 3: Que le ministère des Transports s'associe avec le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et la MRC Mékinac pour planifier des aires publiques sur certaines portions de la route 155 qui seront abandonnées après le réaménagement;
- Condition 4: Que le ministère des Transports précise lors de la demande de certificat d'autorisation de construction, le type de mur de soutènement prévu le long de la rivière Saint-Maurice;

1224-92

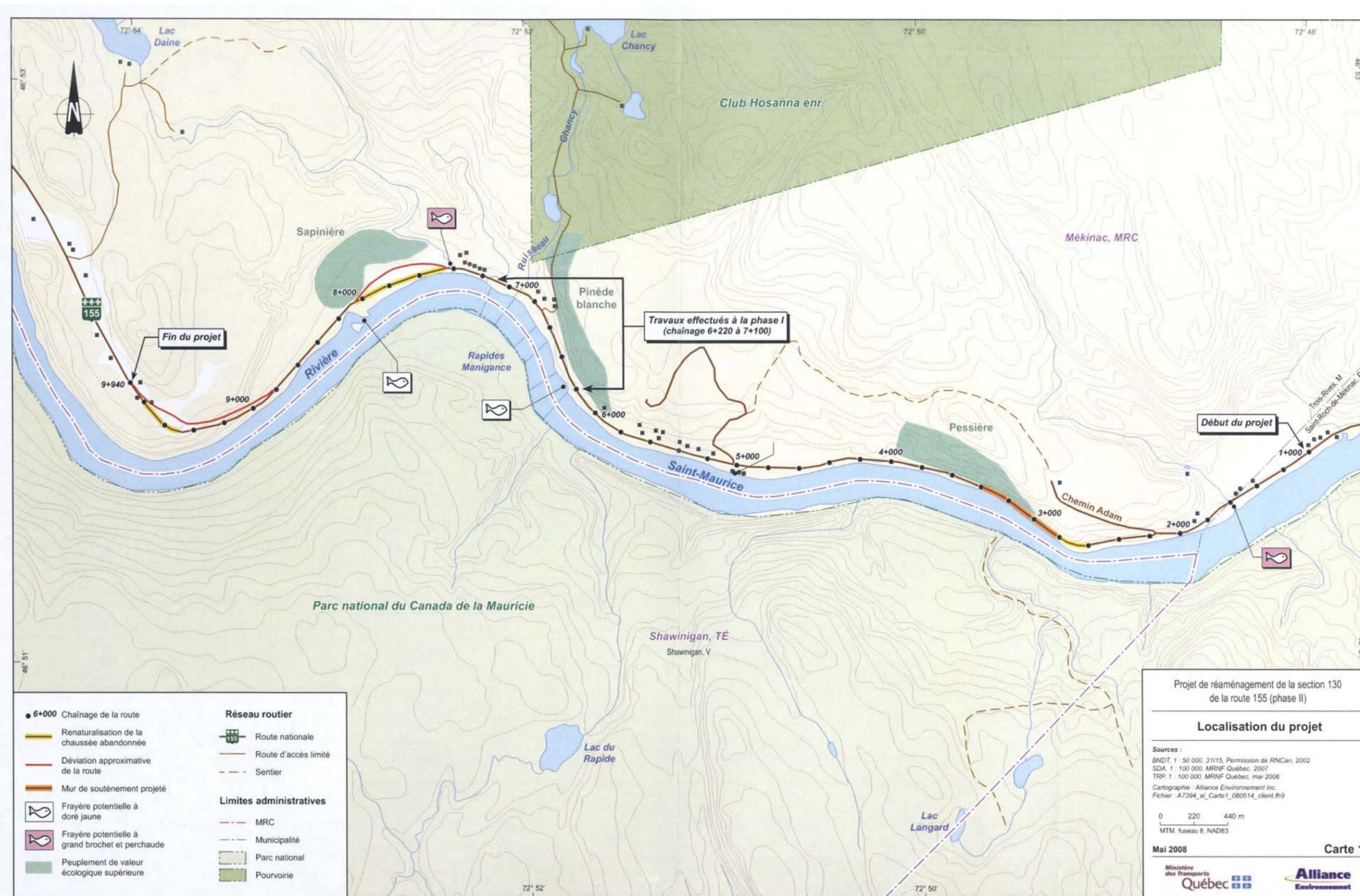
- Condition 5: Que le ministère des Transports propose lors de la demande de certificat d'autorisation de construction, des corrections à la route 155 pour éviter qu'il y ait des problèmes d'inondation de la route dans la section 130 du secteur des rapides Manigance;
- Condition 6: Que le ministère des Transports procède à la renaturalisation des rives dans les secteurs déjà «artificialisés» lors des précédents travaux de réaménagement de la route;
- Condition 7: Que le ministère des Transports précise lors de la demande de certificat d'autorisation de construction, les mesures qu'il entend prendre afin de réduire les problèmes d'érosion associés à la phase de construction du projet;
- Condition 8: Que le ministère des Transports consulte la municipalité de Saint-Rock-de-Mékinac sur le type de mur qui sera utilisé dans la baie qui abrite la marina du camping municipal.

Le Greffier du Conseil exécutif

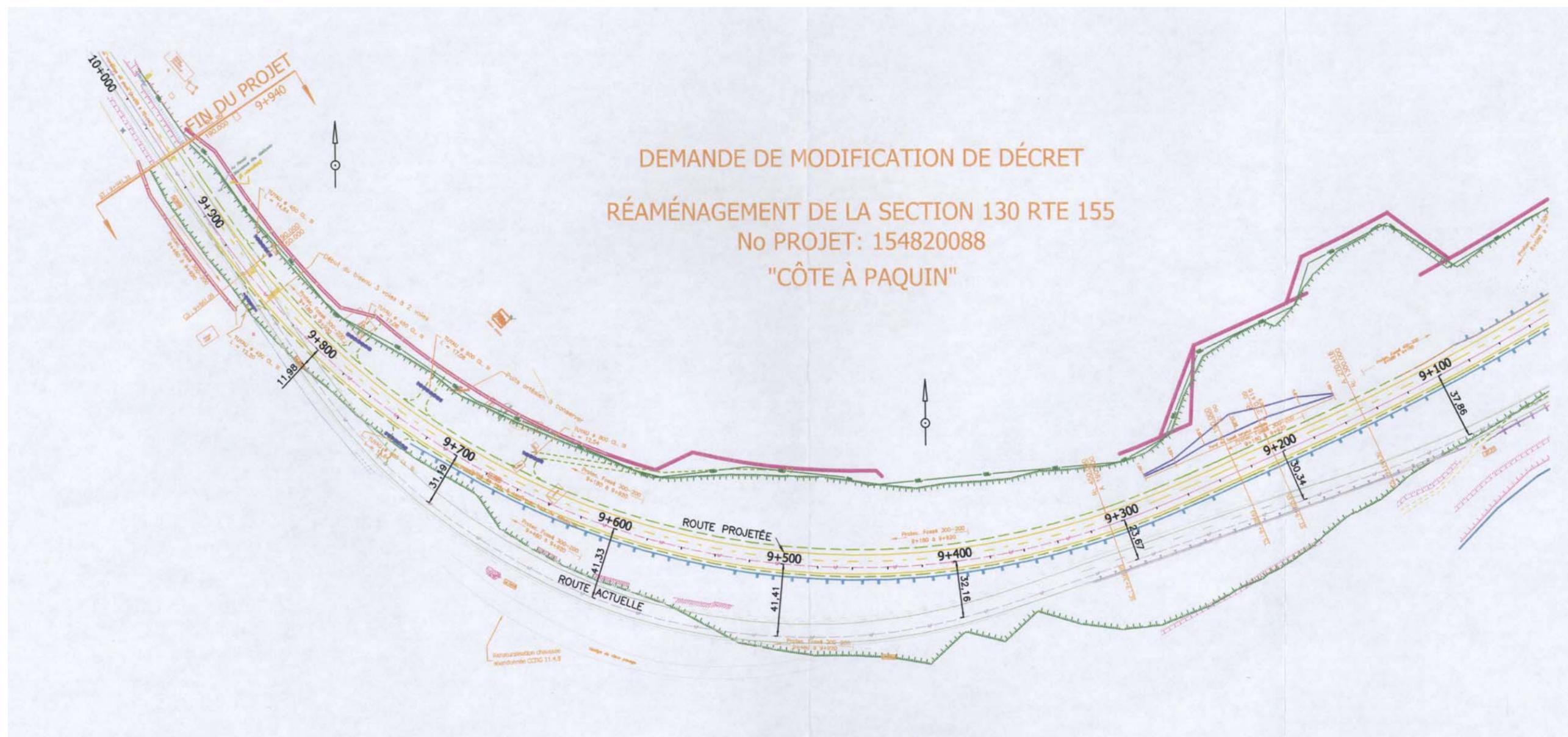


ANNEXE 3

CARTES ET PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES DU SECTEUR DU PROJET



Source : Demande de modification de décret.



Source : Demande de modification de décret.

**Photos aériennes
juin 2006**



Source : Demande de certificat d'autorisation



Source : Demande de certificat d'autorisation