

---

---

# **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

## **DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES**

**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 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 8 juin 2015

***Développement durable,  
Environnement et Lutte  
contre les changements  
climatiques***

**Québec** 



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :**

Chargé de projet : Monsieur Hubert Gagné

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim

Révision de textes et éditique : Madame Marie-Chantal Bouchard, secrétaire



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Équipe de travail.....</b>	<b>i</b>
<b>Liste des figures.....</b>	<b>v</b>
<b>Liste des annexes .....</b>	<b>v</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Le projet.....</b>	<b>2</b>
<b>1.1 Justification de la demande de modification .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2 Description de la modification.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Analyse environnementale .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Analyse de la raison d’être de la modification de décret .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 Choix des enjeux .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2.1 Climat sonore.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2.2 Cours d’eau.....</b>	<b>7</b>
<b>2.2.3 Milieux humides.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3 Autres considérations .....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.1 Déboisement .....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.2 Bâtiments et puits d’eau potable.....</b>	<b>9</b>
<b>2.3.3 Espèces exotiques envahissantes (EEE) .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3.4 Espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d’être     ainsi désignées (EFMVS).....</b>	<b>10</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>11</b>
<b>Références.....</b>	<b>12</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>13</b>



## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	LOCALISATION DE SAINT-ROCH-DE-MÉKINAC .....	2
FIGURE 2A :	PRÉSENTATION DU PROJET .....	3
FIGURE 2B :	PRÉSENTATION DU PROJET .....	4
FIGURE 3 :	IMPACTS DU TRACÉ DE 1992 SUR LE CAMPING, LA MARINA ET LE COURS D'EAU ..	5

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS .....	15
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET .....	17
ANNEXE 3	DÉCRET NUMÉRO 1224-92 DU 26 AOÛT 1992 .....	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. Ce projet consiste en la réfection des cinq sections de la route 155 comprises entre Grandes-Piles et La Tuque, sur une distance d'environ 43,8 km. 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 été accordés entre 1999 et 2008.

Le 18 octobre 2012, le ministère des Transports (MTQ) a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) une demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992. Cette demande vise uniquement à permettre le réaménagement de la section 110 de la route 155 sur le territoire de la municipalité de la paroisse de Saint-Roch-de-Mékinac en Mauricie (voir figure 1). Le tracé de 2012 était modifié comparativement au tracé de 1992 présenté en audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Le 2 septembre 2014, le MTQ a suspendu le projet de modification de décret afin de travailler sur un nouveau tracé. Le 13 avril 2015, il a soumis un addenda pour présenter le tracé final (voir figures 2A et 2B).

L'annexe 1 présente la liste des unités du MDDELCC et des ministères consultés. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2. Une copie du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 se trouve à l'annexe 3.

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le contexte de la modification de décret, dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation, de même que la description de ses principales composantes;
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MDDELCC quant à l'autorisation du projet.

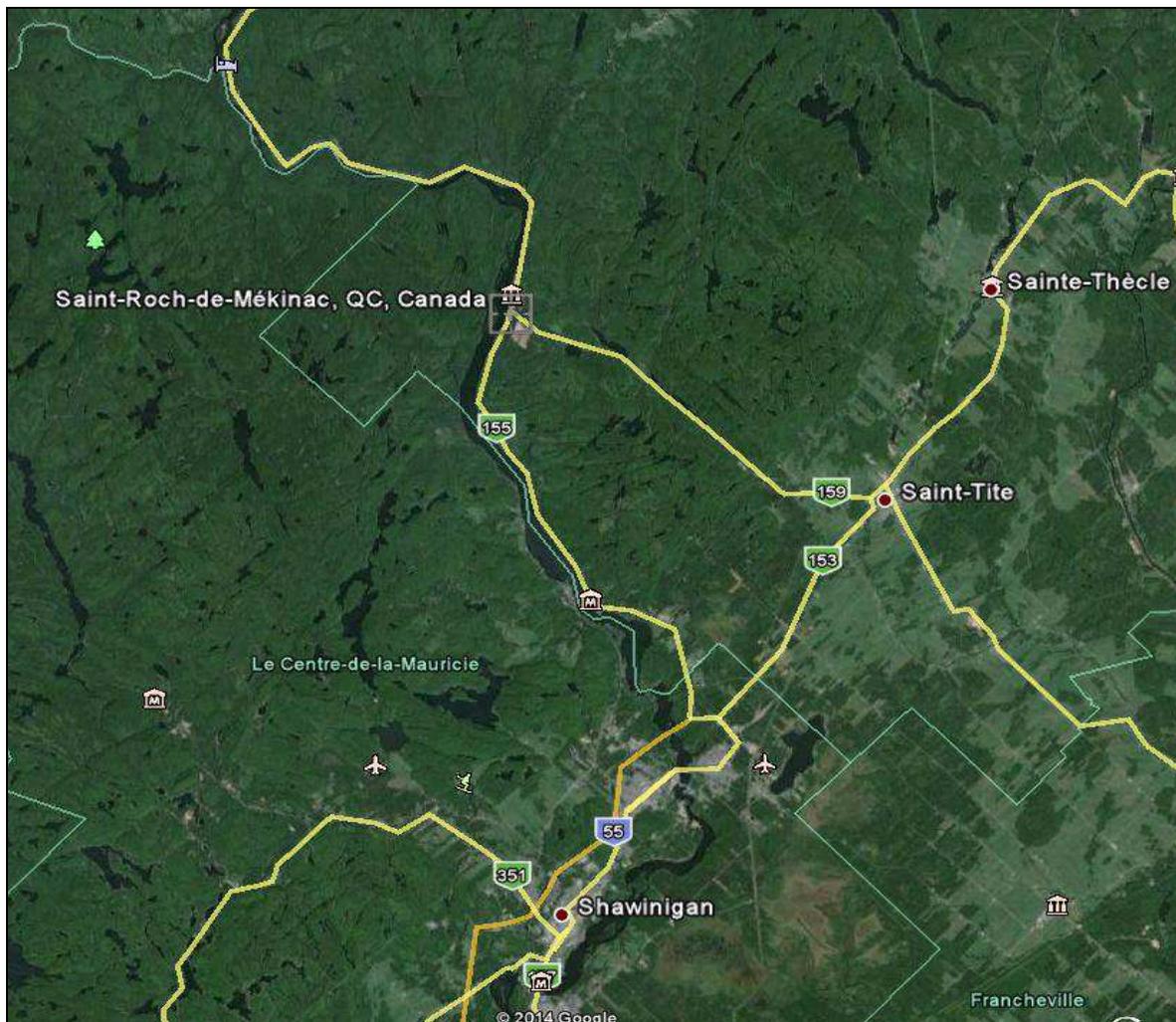
## 1. LE PROJET

### 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. Quelques certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE ont été délivrés depuis 1999 afin de permettre la construction de plusieurs tronçons de ce projet.

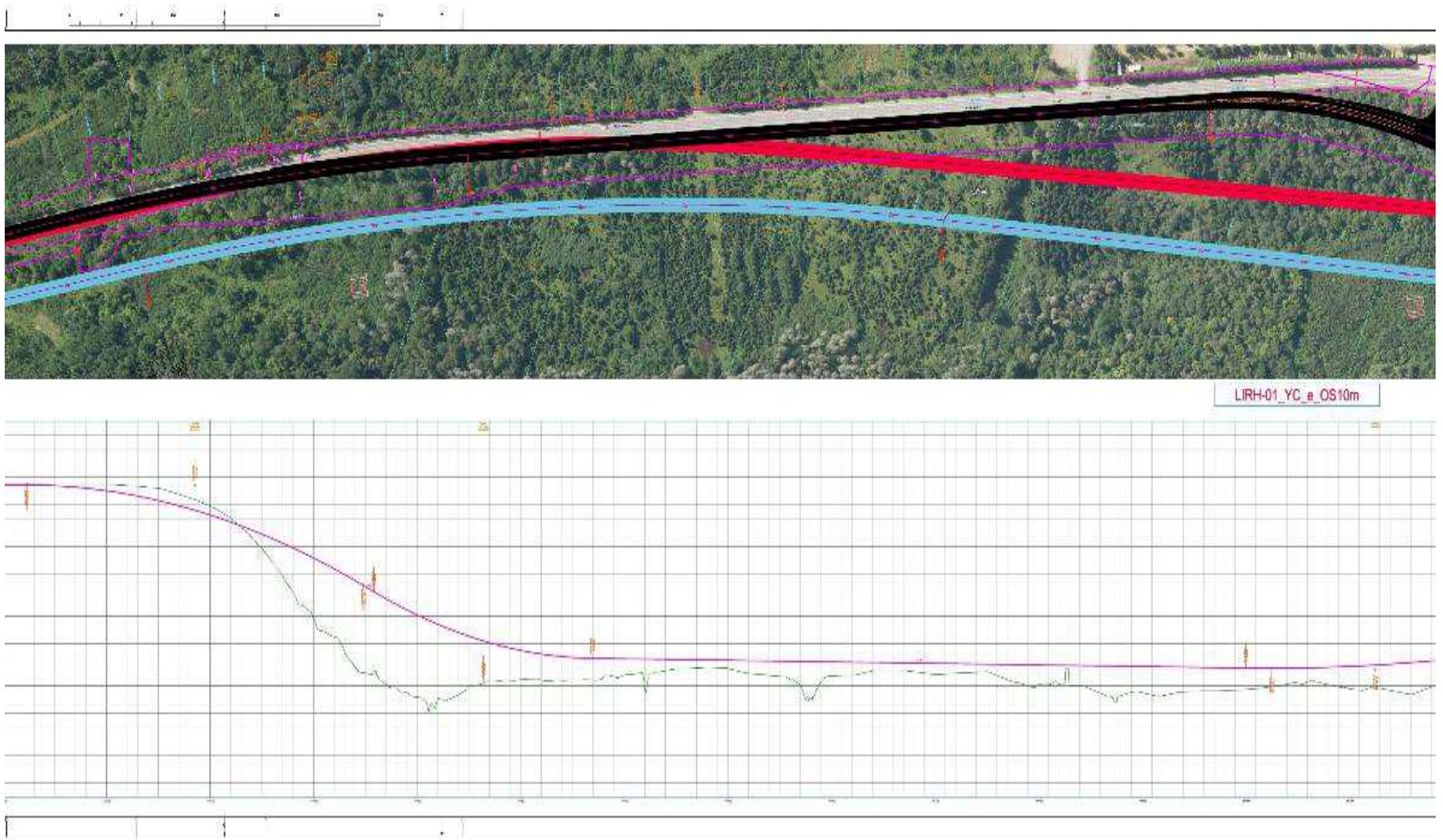
Le tracé initialement retenu pour le réaménagement de la section 110 et autorisé par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 amenait d'importants impacts sur le milieu naturel et le milieu humain. Le nouveau tracé retenu permet d'éviter ces importants impacts (voir prochaine section).

FIGURE 1 : LOCALISATION DE SAINT-ROCH-DE-MÉKINAC



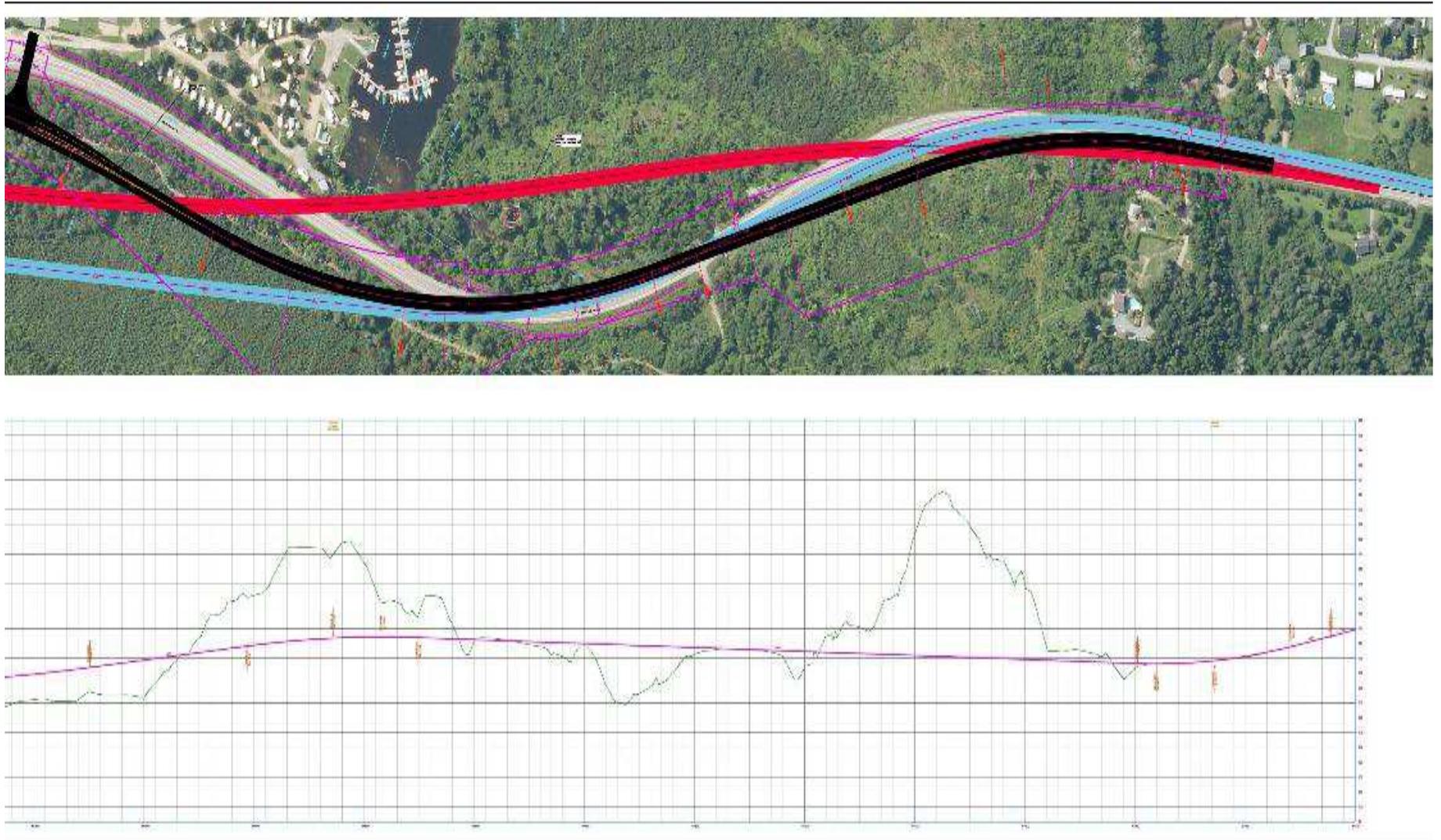
Source : Google, 2014.

FIGURE 2A : PRÉSENTATION DU PROJET



Source : MTQ, 2015. Noir: tracé final projeté. Mauve : emprise du tracé final. Rouge : tracé 1992 présenté en audiences publiques du BAPE. Bleu : tracé de 2012.

FIGURE 2B : PRÉSENTATION DU PROJET



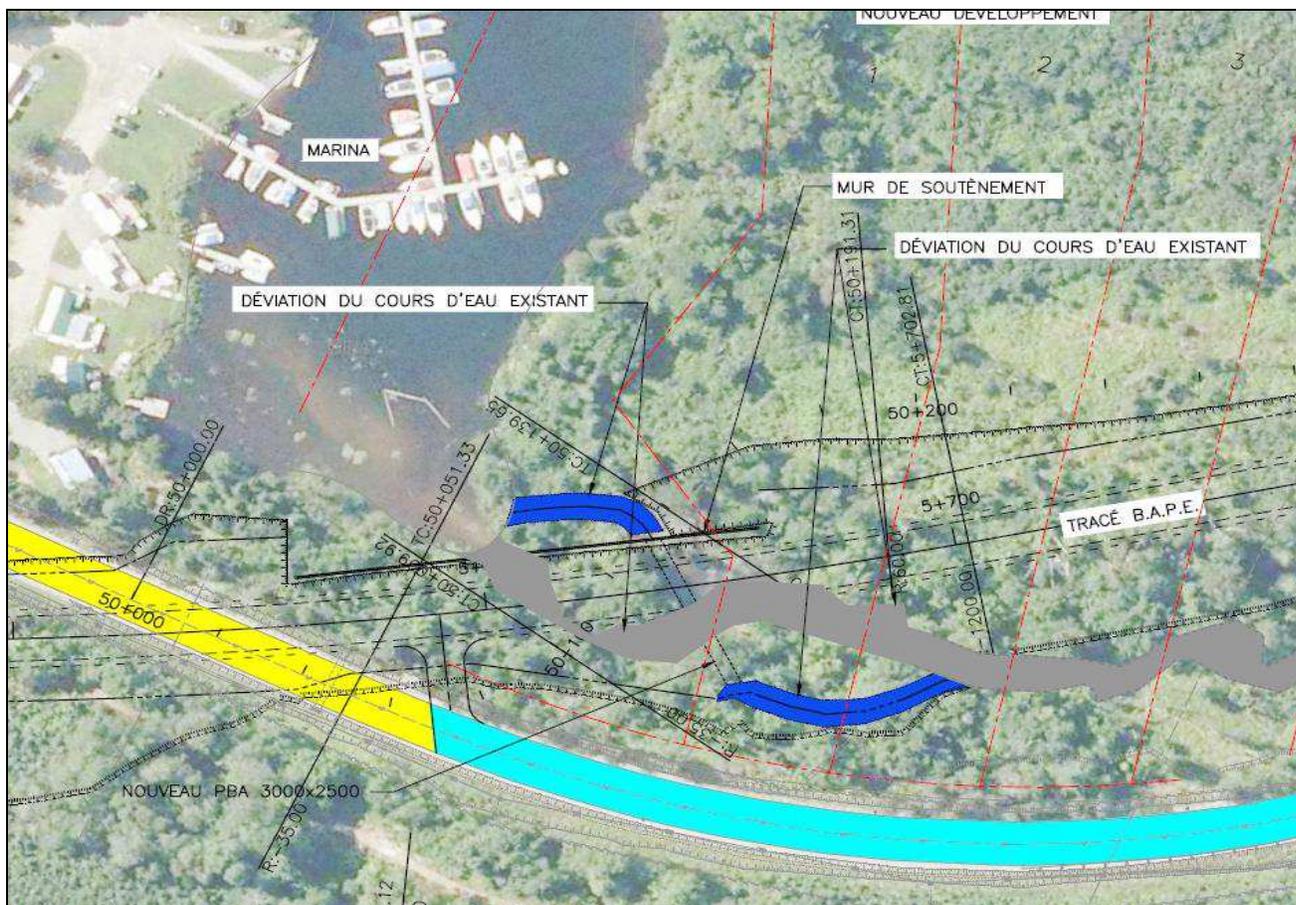
Source : MTQ, 2015. Noir : tracé final projeté. Mauve : emprise du tracé final. Rouge : tracé 1992 présenté en audiences publiques du BAPE. Bleu : tracé de 2012.

## 1.2 Description de la modification

Le tracé final présenté dans la demande de modification de décret a une longueur totale de 2,7 km comparativement à 6,4 km pour celui autorisé au décret numéro 1224-92 du 26 août 1992. En fait, les travaux sont prévus entre les chaînages 3+750 et 6+350 (figures 2A et 2B).

Le choix de diminuer la longueur de la portion à réaménager a permis au MTQ de diminuer les impacts du projet. Premièrement, les travaux qui devaient empiéter sur 314 m dans la rivière Saint-Maurice et dans un milieu humide de grande valeur appelé le « Trou à la barbotte » seront évités. Deuxièmement, puisque la portion de route à réaménager est moins importante, il a été possible pour le MTQ de revoir les courbes et de déplacer le tracé en l'éloignant de la rivière Saint-Maurice et, par le fait même, de la marina et du camping municipal de Saint-Roch-de-Mékinac. Le tracé proposé actuellement permet d'éviter complètement les empiètements initialement prévus dans la marina et le camping (voir figures 2B et 3). La modification du projet permet également d'éviter la construction du mur de soutènement qui était prévu dans une baie adjacente à la marina et au camping de même que la déviation d'un cours d'eau (voir figure 3).

FIGURE 3 : IMPACTS DU TRACÉ DE 1992 SUR LE CAMPING, LA MARINA ET LE COURS D'EAU



Source : MTQ, 2012.

Le tracé retenu a une emprise variant entre 55 et 80 m. Il implique du déblai d'un côté et du remblai de l'autre, ce qui explique la largeur importante de l'emprise. Les travaux devraient débuter en 2016, mais la majorité de ceux-ci devrait être réalisée en 2017.

## **2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

### **2.1 Analyse de la raison d'être de la modification de décret**

Les arguments avancés par le MTQ à l'appui de la demande de modification de décret nous apparaissent tous justifiés. Les modifications au projet permettent de réduire ses impacts environnementaux. En effet, le nouveau tracé proposé permet l'élimination des empiètements dans la marina, le camping, la rivière Saint-Maurice et le milieu humide appelé le « Trou à la barbotte », tout en conservant les avantages du projet en ce qui a trait à la circulation et à la sécurité routière.

*Constat relatif à la raison d'être de la modification de décret*

*L'équipe d'analyse est d'avis que la modification demandée au décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 est justifiée et de nature à diminuer les impacts du projet sur le milieu humain et le milieu naturel.*

### **2.2 Choix des enjeux**

Cette section décrit et analyse les principaux enjeux environnementaux du projet tels que révélés par les études environnementales et la consultation publique. Ces enjeux concernent des composantes des milieux humain et naturel.

#### **2.2.1 Climat sonore**

En période de construction, le MTQ limitera les impacts en permettant uniquement un horaire de travail de jour et en semaine. De plus, selon l'initiateur, pour un projet de cette envergure, une surveillance du climat sonore pendant la construction sera fort probablement mise en branle.

Selon le MTQ, la modification de décret ne devrait pas provoquer d'augmentation de l'impact sonore en phase d'exploitation comparativement à ce qui était prévu (projet autorisé par le décret numéro 1224-92 du 26 août 1992). En fait, globalement, le tracé retenu devrait réduire les inconvénients liés au bruit routier. Moins d'une dizaine de résidences pourrait subir une légère augmentation de l'ordre de 0,5 à 0,8 dB. Selon le MTQ, l'augmentation de moins de 1 dB est très peu perceptible. Cet avis est partagé par la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère.

*Constats relatifs au climat sonore*

*L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit élaborer et réaliser un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le*

*bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore du chantier.*

*Le programme de surveillance doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.*

*Le programme de surveillance doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.*

*Puisque la modification de décret ne devrait pas augmenter l'impact sonore du projet en phase d'exploitation, l'équipe d'analyse est d'avis que les changements demandés sont acceptables.*

### **2.2.2 Cours d'eau**

Un seul cours d'eau a fait l'objet d'une caractérisation dans le cadre de la demande de modification de décret, car il est le seul à être affecté d'une façon différente de ce qui était prévu à l'étude d'impact. Avec le tracé final retenu, la route traversera ce ruisseau au même emplacement que la route actuelle, ce qui limitera les impacts. Le ponton actuel devra être remplacé ou modifié. Selon le MTQ, le nouveau ponton permettra d'améliorer les conditions hydrauliques à cet endroit. Il respectera la pente du cours d'eau ainsi que la vitesse de l'eau actuelle. Il n'y a aucune frayère ni aire d'alimentation et d'abri pour la faune aquatique à l'emplacement du ponton.

Un autre ponton sera probablement prolongé et d'autres remplacés. Cependant, ils l'auraient aussi été sans modification de décret. Ils feront l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation. En effet, le MTQ s'est engagé à faire les vérifications nécessaires et à intégrer une analyse des impacts sur ces ruisseaux, accompagnée de mesures d'atténuation appropriées.

Le MDDELCC applique le principe d'aucune perte nette d'habitat du poisson. Selon ce principe, la perte d'habitats en milieu aquatique ou humide devrait notamment être compensée par la création ou l'amélioration d'habitats équivalents. Ainsi, le MTQ s'est engagé, dans le cadre de la future demande de certificat d'autorisation, à déterminer la superficie des pertes d'habitats du poisson et à les compenser. Ces pertes seront associées aux remplacements de pontons par de plus longs ou aux prolongements de pontons existants.

Afin de réduire les risques de mise en suspension de sédiments, des mesures d'atténuation seront appliquées par le MTQ, telles que la mise en place de barrières à sédiments, de rideaux de turbidité, de bassins de sédimentation et de ballots de pailles. De plus, des trousseaux de récupération des produits pétroliers seront présentes sur le chantier. La période de restriction pour les interventions pouvant impacter l'habitat du poisson, soit du 15 avril au 15 juin, sera

respectée afin de protéger la fraie et l'alevinage des espèces de poissons présentes. Les rives affectées par les travaux seront renaturalisées. En plus des obligations du cahier des charges et devis généraux (CCDG), un devis spécifique pour la protection de l'environnement est prévu.

#### *Constat relatif aux cours d'eau*

*Compte tenu des mesures de compensation et d'atténuation prévues par l'initiateur, l'équipe d'analyse est d'avis que les impacts du projet sur les cours d'eau sont acceptables.*

### **2.2.3 Milieux humides**

Un des impacts du nouveau tracé sur le milieu naturel est l'empiètement du talus de la route dans une zone marécageuse située entre le ruisseau qui se jette dans la baie de la marina et le talus actuel de la route, côté aval. Le secteur étant fréquenté par le castor, les débordements de la rivière dans les boisés adjacents sont relativement fréquents. La superficie totale du marécage est d'environ 3616 m<sup>2</sup>. Sa végétation est dominée par l'orme rouge et le frêne noir. Selon le MTQ, l'empiètement dans ce marécage totaliserait approximativement 1100 m<sup>2</sup>, ce qui correspondrait à un empiètement d'environ 30 %. L'initiateur nous a précisé que tant que les plans et devis ne sont pas finaux, il est possible que la superficie d'empiètement change légèrement et qu'il fera tous les efforts pour qu'elle diminue. L'empiètement vient du fait que le talus actuel sera avancé vers le marécage et le cours d'eau. Selon le MTQ, le drainage actuel ne sera pas affecté. Le risque d'altération du marécage résiduel devrait être faible.

Les experts du MDDELCC sont d'avis qu'une compensation et qu'une caractérisation détaillée sont requises. Le MTQ s'est engagé en ce sens. Lorsque les plans et devis finaux seront produits, il procédera à une caractérisation détaillée des milieux humides et nous transmettra l'information dans le cadre des demandes de certificat d'autorisation. Toutes les pertes seront calculées et compensées.

#### *Constat relatif aux milieux humides*

*Compte tenu des engagements de l'initiateur, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact de la modification de décret sur les milieux humides est acceptable.*

## **2.3 Autres considérations**

### **2.3.1 Déboisement**

Questionné sur l'impact du déboisement nécessaire pour exécuter les travaux relatifs à la modification de décret, le MTQ a répondu qu'un inventaire forestier est prévu. La superficie de déboisement et la valeur des peuplements seront évaluées par un ingénieur forestier et devront être précisées dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation. Aucun déboisement n'a encore eu lieu. L'initiateur s'est engagé à effectuer le déboisement en dehors de la période de nidification qui se situe du 1<sup>er</sup> mai au 15 août. En effet, il est prévu que le déboisement se fasse en période hivernale.

### 2.3.2 Bâtiments et puits d'eau potable

Aucune construction ne se trouve dans la nouvelle emprise. Le nouveau tracé est entièrement situé en terres privées. Le processus d'acquisition n'a pas encore débuté. Questionné sur l'impact potentiel des travaux relatifs à la modification de décret sur les puits d'eau potable, le MTQ a répondu qu'une étude des puits sera menée et que ses spécialistes veilleront à ce qu'elle décrive les impacts du projet ainsi que les mesures d'atténuation et de suivi qui seront appliquées pendant et après la construction. Elle devra aussi renseigner sur les distances les plus courtes entre des puits et le nouveau tracé.

#### *Constats relatifs aux puits d'eau potable*

*L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit élaborer et réaliser un programme de suivi des puits d'eau potable à risque. Ce programme doit être entrepris avant le début des travaux et doit se poursuivre sur une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux. Il doit permettre d'évaluer les impacts quantitatifs et qualitatifs sur l'eau des puits. Le programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Les rapports de suivi doivent être remis au ministre dans les six mois suivant la prise des mesures.*

### 2.3.3 Espèces exotiques envahissantes (EEE)

Afin de prévenir l'introduction ou la propagation d'EEE lors des travaux, le MDDELCC a demandé à l'initiateur de :

- nettoyer la machinerie excavatrice avant son arrivée sur les sites des travaux afin qu'elle soit exempte de boue, d'animaux ou de fragments de plantes. Si des travaux doivent être entrepris dans des zones touchées par des EEE, l'initiateur devra amorcer les travaux dans les secteurs non touchés avant d'intervenir dans les secteurs touchés. Si une telle séquence ne peut être respectée, la machinerie devra être nettoyée avant d'être utilisée dans les secteurs non touchés, dans un endroit non propice à la germination, loin des plans d'eau, des rivières et des milieux humides;
- s'assurer que le sol végétal décapé qui sera utilisé en guise de remblais ne provienne pas de secteurs touchés par des EEE;
- éliminer les sols devant être décapés qui sont contaminés par des EEE ainsi que les restes des végétaux, en les enfouissant sous au moins 2 m de sol non contaminé ou en les acheminant vers un site d'enfouissement autorisé;
- végétaliser rapidement les sols qui seront mis à nu, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, plus particulièrement les berges des cours d'eau et les emprises de la route passant près de plans d'eau, de milieux humides ou qui intercepteront des chemins et des routes existants. L'utilisation d'espèces indigènes doit être priorisée dans la mesure du possible. Aucune espèce envahissante, naturalisée ou non, ne peut être utilisée.

Selon le MTQ, aucune EEE n'a été relevée dans la zone d'étude. Afin de s'assurer qu'il n'y ait aucune EEE dans tout le secteur touché par les travaux reliés à la modification de décret, l'initiateur s'est engagé à mener un autre inventaire pour la demande de certificat d'autorisation. Si des EEE sont rencontrées, il s'est engagé à intégrer les mesures susmentionnées au devis.

Le MTQ a aussi précisé qu'un plan de gestion du roseau commun pour la région a été mis en opération et qu'à la suite de différents projets routiers, il a déterminé que ce n'est pas toute la machinerie qui nécessite préalablement un nettoyage. Cela s'explique par le fait que certains véhicules ne circulent pas sur des zones à risque de propager des espèces envahissantes. C'est le cas notamment de la machinerie qui demeure sur la chaussée et qui ne fait que se déplacer, tel que certains camions benne. Lors de la demande de certificat d'autorisation, il sera possible de déterminer plus en détail quelle machinerie nécessite un nettoyage.

#### *Constat relatif aux EEE*

*Compte tenu des engagements pris par l'initiateur, l'équipe d'analyse est d'avis que les impacts de la modification de décret sur les EEE sont acceptables.*

#### **2.3.4 Espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS)**

Afin de déterminer les EFMVS susceptibles d'être retrouvées à proximité de la future emprise de la section 110 de la route 155, l'initiateur a commencé par vérifier les occurrences au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ). En tout, quatre EFMVS ont été sélectionnées pour la suite des recherches. Ensuite, il a évalué le potentiel de présence des EFMVS dans les peuplements de la zone d'étude. Un inventaire a été réalisé sur le terrain les 25 et 27 septembre 2013. L'effort d'inventaire a été augmenté dans les peuplements possédant un meilleur potentiel de présence d'une EFMVS. Les résultats de l'inventaire ont été transmis en mai 2014. Aucune EFMVS n'a été observée.

## CONCLUSION

La demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 est justifiée et de nature à réduire les impacts environnementaux du projet de réaménagement de la section 110 de la route 155 dans la municipalité de Saint-Roch-de-Mékinac.

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du MDDELCC, découle de l'évaluation de ses principaux enjeux. Ceux-ci ont été déterminés à la lumière de l'étude des documents déposés par l'initiateur de projet et des avis obtenus lors de la consultation intra et interministérielle. Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans les documents déposés par l'initiateur et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées par le MTQ de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées. Les modifications demandées sont justifiées et acceptables sur le plan environnemental compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation.

*Original signé par*

**Hubert Gagné**, M.Sc.géogr.

Chargé de projet

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

## RÉFÉRENCES

- Lettre de M. Jean Douville, du ministère des Transports, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, datée du 17 octobre 2012, concernant la demande de modification de décret pour le réaménagement de la section 110 de la route 155 à Saint-Roch-de-Mékinac en Mauricie, totalisant environ 12 pages incluant 4 annexes;
- Lettre de M. Jean Douville, du ministère des Transports, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, datée du 6 mars 2013, concernant les réponses aux questions et commentaires sur la demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 pour le réaménagement de la section 110 de la route 155 à Saint-Roch-de-Mékinac, totalisant environ 12 pages incluant 2 annexes;
- Lettre de M. Carl Bélanger, du ministère des Transports, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 12 mai 2014, concernant la réponse à la seconde demande d'informations supplémentaires sur la demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992 pour le réaménagement de la section 110 de la route 155 à Saint-Roch-de-Mékinac, totalisant environ 24 pages incluant 3 annexes;
- Courriel de M. Marc-André Larose, du ministère des Transports, à M. Hubert Gagné, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 13 avril 2015 à 9 h 55, contenant l'addenda à la demande de modification de décret;
- Lettre de M. Marc-André Larose, du ministère des Transports, à M. Denis Talbot, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 2 juin 2015, concernant les réponses à la série de demandes d'information supplémentaire sur l'addenda dans le cadre de la demande de modification de décret concernant le projet de réaménagement de la section 110 de la route 155 à Saint-Roch-de-Mékinac en Mauricie, 6 pages incluant 3 annexes.





## **ANNEXES**



## ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'analyse environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, en collaboration avec les unités administratives concernées du MDDELCC et les ministères suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction de l'expertise en biodiversité;
- le ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux.



## ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2012-10-18	Réception de la demande de modification du décret numéro 1224-92 du 26 août 1992
2012-12-21	Transmission du document de demande d'information supplémentaire à l'initiateur de projet
2013-03-12	Réception des réponses
2013-04-17	Transmission du second document de demande d'information supplémentaire à l'initiateur de projet
2014-05-20	Réception de la série 2 de réponses
2014-09-02	Suspension du projet par le MTQ
2015-04-13	Transmission de l'addenda
2015-05-25	Transmission du document de demande d'information supplémentaire sur l'addenda à l'initiateur de projet
2015-06-04	Réception des derniers renseignements de l'initiateur





## DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 1224-92

26 AOÛT 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;

1224-92

- 2 -

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;

- 3 -

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**

