

Annexe H

QUEBEC, le 23 août 1979

1979  
BUREAU DES TRANSPORTS  
ENVIRONNEMENT

Monsieur Yves-L. Pagé, directeur  
Connaissance de la qualité du milieu  
Services de Protection de l'Environnement  
2360, chemin Ste-Foy  
2ième étage  
QUEBEC, Qué.

OBJET: Politique du ministère des Transports concernant  
l'implantation de gazoduc.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 1er juin dernier dans laquelle vous manifestez le désir de connaître la position du ministère des Transports sur le sujet en rubrique, permettez-moi de vous transmettre quelques informations sur l'approche que nous entendons suivre dans les semaines qui viennent.

1. Des éléments de politique, sur cette question, ont été proposés en 1977 par un comité interne qui avait été formé suite à une demande analogue adressée par la Société québécoise d'initiatives pétrolières (SOQUIP) et la Société du Gaz métropolitain Inc.

Le comité en question dont un résumé du rapport est annexé, n'a pas formulé d'objection de principe à l'implantation d'équipement de ce type à l'intérieur de l'emprise des routes déjà existantes. Quant aux autoroutes existantes, le comité partage l'espace compris entre les lignes d'emprise en deux entités. L'entité première est définie comme étant l'espace compris entre les deux points situés à cinq (5) pieds au delà des talus extérieurs de chaque côté de l'autoroute. L'entité secondaire comprend l'espace entre la ligne de clôture et la limite de l'entité première.

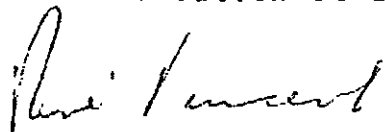
L'entité première doit être réservée aux fins exclusives de l'autoroute tandis que le principe de dualité des intérêts est reconnu pour l'entité secondaire. En conséquence, des négociations peuvent être entreprises par les requérants pour chaque cas spécifique afin d'établir à quelles conditions et selon quelles modalités l'implantation de ce type d'équipement pourrait se faire. En ce qui concerne les projets routiers futurs (routes et autoroutes) le comité reconnaît le principe de dualité. Cependant, les normes de construction ayant été modifiées récemment de façon à réduire au minimum la largeur des emprises, il devient nécessaire que le ministère des Transports soit informé à l'avance des demandes pour que le principe de dualité des intérêts soit appliqué.

2. Concernant la prise de position du ministère des Transports face aux projets de TransCanada Pipelines et de Q & M Pipelines et aux demandes spécifiques qui seront éventuellement soumises, nous nous préparons à mettre sur pied un comité interne qui verra à examiner chacune des demandes et à formuler les recommandations appropriées. Le comité sera structuré de façon à ce que les décisions soient arrêtées dans un délai raisonnable.

D'autre part, auriez-vous l'obligeance de me faire parvenir une copie des commentaires préparés par le "groupe interministériel de révision technique des projets de gazoduc" et qui ont été remis aux représentants de TCPL et à ceux de Q & M lors de la réunion du 27 juillet dernier.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général de  
la Planification et du Développement



RENE VINCENT  
Sous-ministre adjoint

Eléments d'une politique relative à l'utilisation  
de l'emprise des routes pour fin d'implantation  
des services d'utilité publique.

Résumé du rapport soumis par un comité  
ad hoc du ministère des Transports  
3 mars 1977

## 1. RAPPEL DES EVENEMENTS:

En février 1977, le ministère des Transports était appelé à se prononcer sur deux demandes, la première de la compagnie Gaz du Québec Inc. relativement à l'utilisation de l'emprise de l'autoroute 13 et la seconde de SOQUIP relativement à l'emprise de l'autoroute 20. Suite à ces demandes, un comité ad hoc fut formé dans le but de proposer des éléments de politique et des principes directeurs sur l'utilisation des emprises routières pour fins d'utilité publique. En mars, le comité soumettait un rapport dont voici les principaux éléments.

## 2. RESUME

### a) Historique

Traditionnellement, le ministère des Transports prohibait l'utilisation de l'emprise de ses autoroutes par les services d'utilité publique sauf pour un cas dans la région de Montréal (Imperial Oil, 20, St-Mathieu de Beloeil).

Dans le cas des autres chemins publics, il maintenait une attitude plutôt permissive. Depuis le début des années soixante, cependant, le ministère s'est efforcé d'établir des normes et des procédures en vue de mieux coordonner l'usage des emprises.

b) Evolution en Amérique

L'attitude des gouvernements tant aux Etats-Unis qu'au Canada est semblable. Il y a tolérance dans le cas des routes ordinaires et un refus pour les autoroutes.

Aux Etats-Unis, l'agence fédérale AASHTO a publié deux guides sur cette question. Le premier s'applique aux autoroutes et définit une politique selon laquelle l'installation longitudinale de services d'utilité publique n'est pas permise sauf dans des cas extrêmes et alors les requérants doivent se soumettre à des règles très strictes de contrôle.

Le deuxième guide reconnaît la notion de dualité d'intérêts et suggère des réponses rationnelles en terme de coopération et de participation des organismes en cause.

Il semble bien que l'évolution se situe au niveau de l'interprétation des termes utilisés sans qu'il n'y ait vraiment de changement fondamental.

En Ontario, on a une attitude moins intransigeante qu'aux Etats-Unis puisqu'un corridor à usage multiple est préconisé. Lors de la construction du pipeline

Sarnia-Montréal, on a étudié sérieusement la possibilité physique de situer cette conduite dans l'emprise de l'autoroute 401. On a défini les éléments à considérer dans les cas où l'emprise d'une autoroute serait la seule alternative possible ou acceptable en fonction des coûts et bénéfices impliqués.

c) Objet des emprises

Actuellement, l'acquisition d'emprises répond à une préoccupation strictement routière. Pour les routes ordinaires, le ministère semble avoir reconnu la dualité d'intérêts. Dans le cas des autoroutes, le comité établit une distinction entre l'entité première (la largeur entière entre les talus extérieurs plus un espace d'environ cinq pieds garantissant la stabilité de ceux-ci) et l'entité secondaire (les espaces compris entre la ligne de clôture et les limites de l'entité première). A l'intérieur de l'entité première, il est primordial que toute installation ne soit qu'essentielle aux fins même de la route. Quant à l'entité secondaire, il faut noter que le seul fait d'accorder un permis dans cette zone constitue un asservissement de l'emprise et une dégradation de la route dans ses fins premières.

La possibilité physique d'aménager des services d'utilité publique dans une emprise d'autoroute ne constitue donc qu'un facteur parmi plusieurs et doit être subordonné au maintien de la qualité de l'autoroute.

d) Principes directeurs

Le comité propose une série de huit principes directeurs qui visent essentiellement à préserver l'équipement routier contre toute utilisation non justifiée, reconnaît la notion de dualité d'intérêts et en précise les modalités.