

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION**

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 55  
DE SAINT-CÉLESTIN À L'AUTOROUTE 20**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5  
Téléphone: (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-7790

Tous les documents recueillis au cours de la médiation sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La médiatrice remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à la réalisation de son mandat ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le support nécessaire. Elle tient à souligner la contribution de M. Denis Bergeron de Dendrek inc., de Mme Denise Proulx de Béliveau Proulx et de Mme Clémence Poisson de l'école Marquis à Saint-Célestin.

Dépôt légal - quatrième trimestre 1992  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-27172-6

Québec, le 11 décembre 1992

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20.

Cette période d'enquête et de médiation s'est tenue du 26 octobre 1992 au 11 décembre 1992. Le mandat, confié à Mme Lucie Saint-Gelais, membre du Bureau, s'est terminé par la conclusion d'une entente entre les parties. Le rapport, en plus de faire état de cette réussite, apporte des suggestions spécifiques au prolongement de l'autoroute 55 et également d'autres suggestions plus générales qui s'inspirent d'éléments sous-tendant le mandat.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,

  
Bertrand Tétreault





Québec, le 10 décembre 1992

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1X 4E4

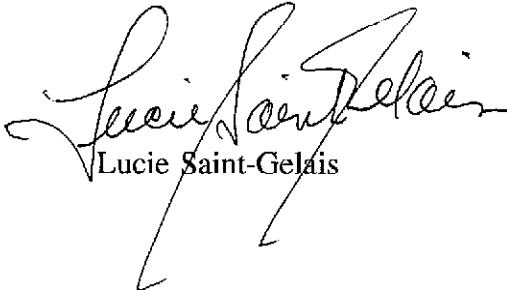
Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et de médiation, concernant le prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20, médiation qui s'est conclue par une entente entre les parties.

La réussite de cette médiation, que j'ai eu l'honneur de diriger, est le fruit d'un travail d'équipe et j'en remercie toutes les personnes qui ont mis à contribution leurs connaissances dans ce processus de médiation environnementale.

Je me permets de mentionner les efforts soutenus de M. René Beaudet, analyste, dont l'efficacité a été soulignée par tous mes interlocuteurs, ainsi que la collaboration de Mmes Anne-Lyne Boutin et Denyse Guillemette, agentes de secrétariat. J'ai également apprécié la coopération de Mme Phyllis Leclerc, agente d'information, M. Claude Laperrière, technicien et responsable de la logistique et de M. Francis Perron, analyste.

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



Lucie Saint-Gelais



Québec, le 13 octobre 1992

Madame Lucie Saint-Gelais  
Membre permanent au  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du dossier de construction de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat d'enquête et de médiation. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au ministre au plus tard le 11 décembre 1992.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

  
Bertrand Tétreault

c.c. M. Pierre Paradis, ministre de l'Environnement  
M. Robert Middlemiss, ministre délégué aux Transports  
M. Maurice Richard, député de Nicolet-Yamaska  
M. Richard Couture





Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 7 octobre 1992

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q. c. Q-2), je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et de médiation environnementale dans le cadre du dossier de construction de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20, et ce, à compter du 26 octobre 1992.

Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport au plus tard le 11 décembre 1992.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



**PIERRE PARADIS**

c.c. - M. Maurice Richard, député de Nicolet-Yamaska

3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télécopieur: (514) 873-2413



## TABLE DES MATIÈRES

Liste des annexes .....	xiv
Liste des figures .....	xv
Liste des sigles .....	xvi

### **Chapitre 1 L'historique du dossier ..... 1**

1.1 L'Avis de projet et la Directive du Ministre .....	1
1.2 La réalisation et le dépôt de l'étude d'impact .....	2
1.3 La période d'information et de consultation publiques .....	3
1.4 La demande de médiation .....	3
1.5 Le mandat de médiation .....	5

### **Chapitre 2 Le projet de prolongement de l'autoroute 55 ..... 7**

2.1 La localisation et la justification du projet .....	7
2.2 La description du projet .....	8

2.3	Les impacts liés à la présence de l'infrastructure et les mesures d'atténuation . . . . .	14
2.4	Les impacts liés à la période de construction et les mesures d'atténuation proposées par le promoteur . . . . .	16
<b>Chapitre 3 La médiation environnementale . . . . .</b>		<b>19</b>
3.1	Le contexte législatif . . . . .	19
3.2	Le cadre de référence des médiations menées par le BAPE . . . . .	21
<b>Chapitre 4 La médiation sur le prolongement de l'autoroute 55 . . . . .</b>		<b>25</b>
4.1	L'objet de la demande de médiation . . . . .	26
4.2	Le déroulement de la médiation . . . . .	27
<b>Chapitre 5 Les résultats de la médiation . . . . .</b>		<b>33</b>
5.1	La colonie d'aster à feuilles de linaires . . . . .	34
5.2	Les impacts et les mesures d'atténuation relatifs à la période de construction . . . . .	34
5.2.1	Les scénarios de mise en chantier . . . . .	35
5.2.2	Le débit de circulation des camions . . . . .	36

5.2.3	L'utilisation du 6 <sup>e</sup> rang .....	37
5.2.4	La vitesse autorisée .....	39
5.2.5	L'horaire des travaux .....	40
5.2.6	L'entretien courant des chemins .....	41
5.3	La surveillance environnementale des travaux .....	43
5.4	Les suggestions spécifiques au prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 .....	43
5.4.1	La colonie d'aster à feuilles de linairé .....	44
5.4.2	Les impacts et les mesures d'atténuation relatifs à la période de construction .....	45
5.4.3	La surveillance environnementale du projet .....	46
5.5	Les suggestions d'ordre général .....	47
<b>Chapitre 6</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>49</b>

## LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	La liste des documents consultés .....	53
Annexe 2	La demande de médiation (21 septembre 1992) .....	59
Annexe 3	La lettre des requérants à Monsieur Pierre Paradis signifiant leur satisfaction face à la médiation (30 novembre 1992) .....	65

## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Aster à feuilles de linair sur des sables trifluviens . . . . .	4
Figure 2.1	La localisation du projet . . . . .	9
Figure 2.2	La description du projet . . . . .	11

## **LISTE DES SIGLES**

<b>BAPE</b>	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
<b>CPTAQ</b>	Commission de protection du territoire agricole du Québec
<b>DGÉE</b>	Direction générale des évaluations environnementales
<b>MENVIQ</b>	Ministère de l'Environnement du Québec
<b>MRC</b>	Municipalité régionale de comté
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>PÉEIE</b>	Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement



# CHAPITRE 1

## L'historique du dossier

Le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) de prolonger l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) en vertu de l'article 2 paragraphe e, du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9). Cette procédure s'inscrit à l'intérieur du rôle du ministre de l'Environnement du Québec qui vise principalement à surveiller et à préserver la qualité de l'environnement, de même qu'à conseiller le gouvernement en matière d'environnement. Le présent chapitre expose les principales étapes de la PÉEIE allant de l'*Avis de projet* jusqu'au mandat d'enquête et de médiation environnementale.

### **1.1 L'Avis de projet et la Directive du Ministre**

Le 10 avril 1985, la Direction générale des évaluations environnementales (DGÉE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) recevait un avis de projet du MTQ concernant le prolongement de l'autoroute 55 de

Saint-Célestin à l'autoroute 20<sup>M1</sup> \*. Le projet visait à assurer un lien continu et homogène entre les autoroutes 55, 955, 20 et 40.

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la DGÉE transmettait, le 16 août 1985, la directive du Ministre<sup>M2</sup> indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement devant être réalisée. La directive a été élaborée à la suite d'une consultation interministérielle au cours de laquelle les ministères et organismes suivants ont collaboré : les ministères du Loisir, de la Chasse et de la Pêche; de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation; du Tourisme; des Affaires culturelles; des Affaires municipales; de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie; l'Office de planification et de développement du Québec; Environnement Canada et, enfin, la Direction régionale de la Mauricie et des Bois-Francs du MENVIQ.

## **1.2 La réalisation et le dépôt de l'étude d'impact**

Déposés au ministre de l'Environnement en août 1988, l'étude d'impact<sup>M3</sup> et les documents complémentaires<sup>M4,M5,M6,M7</sup>, ont fait l'objet de commentaires et de questions dans le cadre de la préparation de l'avis de recevabilité.

C'est ainsi que le promoteur a remis un premier rapport complémentaire<sup>M6</sup> au MENVIQ en février 1989. À la suite d'une rencontre en mai 1989, le MTQ et le MENVIQ ont convenu de reprendre ce rapport en fonction des modifications suggérées par le MENVIQ et du refus de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) d'autoriser une utilisation non agricole d'un lot localisé dans l'emprise de l'autoroute projetée.

---

\* La cote présentée en exposant fait référence aux divers documents consultés dans le cadre de la médiation. La liste de ces documents se retrouve à l'annexe 1.

La DGÉE a reçu en avril 1992 le deuxième rapport complémentaire du ministère des Transports. Ce dernier apporte deux modifications majeures au projet autoroutier initial : le remplacement d'une voie de service entre les 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> rangs par un viaduc au-dessus de l'autoroute à la hauteur du 6<sup>e</sup> rang et, un léger déplacement vers l'Est du tracé proposé entre les 9<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> rangs. En mai 1992, le ministre de l'Environnement a jugé l'étude d'impact recevable<sup>M8</sup>.

### **1.3 La période d'information et de consultation publiques**

Le 12 août 1992, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a demandé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de rendre publique, le 17 août, l'étude d'impact, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2). Il a également mandaté le Bureau pour préparer le dossier en vue de la consultation publique tel que prévu par l'article 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

Quelques jours avant que se termine la période d'information et de consultation publiques, un citoyen du 6<sup>e</sup> rang de la municipalité de Saint-Wenceslas, appuyé par dix-huit autres résidents du même rang, ont fait parvenir au ministre de l'Environnement une demande de médiation environnementale<sup>M11</sup> (annexe 2) relative au projet autoroutier du ministère des Transports du Québec.

### **1.4 La demande de médiation**

La demande des requérants porte sur deux aspects du projet qui sont liés aux travaux durant la période de construction. Un premier, soulevé par M. Richard Couture, est associé à la présence d'une colonie d'aster à feuilles de linaires (*Aster linariifolius*), une plante rare au Québec (figure 1.1). Son inquiétude vient du fait que cette colonie est située à

proximité du tracé proposé et que les sables sur lesquels elle croît peuvent intéresser les entrepreneurs qui auraient besoin de matériaux d'emprunt pour la construction de l'autoroute. Le second point, exprimé par l'ensemble des signataires de la demande de médiation, touche les impacts des travaux de construction sur le milieu humain. De l'avis des requérants<sup>MII</sup>, l'étude d'impact,

*[...] simplifie trop l'importance de l'impact de la construction de l'autoroute 55 sur le milieu humain situé à proximité du site et ne propose pas de mesures d'atténuation adéquates.*



**Figure 1.1 Aster à feuilles de linaires sur des sables trifluviens**  
(reproduction d'une carte postale. Photo de M. Claude Demers)

Le 7 octobre 1992, le ministre de l'Environnement a donné suite à la demande des requérants en informant leur porte-parole, M. Richard Couture et l'initiateur du projet, le ministère des Transports du Québec, de son intention de tenir une enquête et de procéder à une médiation environnementale<sup>M13</sup> dans le cadre du dossier du prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20.

Rappelons qu'en vertu de l'article 31.9 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, et de l'article 3 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, les composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par un projet dont toute étude d'impact peut traiter, comprennent non seulement la nature, les milieux biophysique et sous-marin et l'équilibre des écosystèmes mais également les communautés humaines ainsi que les patrimoines culturel, archéologique et historique.

En plus d'un inventaire qualitatif et quantitatif de ces composantes, le promoteur peut avoir à énumérer et à évaluer les répercussions positives, négatives et résiduelles de son projet y compris les effets indirects, cumulatifs, différés et irréversibles sur les composantes de l'environnement. Il doit également décrire les mesures à prendre pour prévenir, réduire ou mitiger la détérioration de l'environnement pendant et après la construction d'un projet. Il est important de souligner que c'est par l'entremise de sa directive que le ministre de l'Environnement indique à l'initiateur d'un projet, la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement.

### **1.5 Le mandat de médiation**

C'est en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* que le Ministre a confié au BAPE un mandat débutant le 26 octobre 1992. Le Bureau devait lui faire parvenir son rapport pour le 11 décembre 1992. Le mandat d'enquête et de médiation a été confié à M<sup>me</sup> Lucie Saint-Gelais, membre du Bureau. M. René Beaudet, analyste, a agi à titre de secrétaire et porte-parole du BAPE dans ce dossier.

M. Claude Laperrière a été responsable de la logistique lors des séances de médiation. M<sup>me</sup> Phyllis Leclerc a agi à titre d'agente d'information et M<sup>me</sup> Anne-Lyne Boutin comme agente de secrétariat.

Dès le 27 octobre 1992, une première rencontre a eu lieu avec les requérants, dont le porte-parole est M. Richard Couture. Ils y ont confirmé leur accord sur la justification du projet et sur sa réalisation éventuelle<sup>M15</sup>.

Deux jours plus tard, soit le 29 octobre, les représentants du ministère des Transports du Québec ont signifié leur accord à participer au processus de médiation<sup>M17</sup>. La délégation du MTQ était composée de M. André Delage, chargé de projet à la Division des évaluations environnementales Ouest, Service de l'environnement, porte-parole de son ministère, M. Réal Grondin, coordonnateur à la Direction régionale Mauricie—Bois-Francs et M. René Lajeunesse, chargé de projet à la Direction des plans et devis, Service des projets Est. Lors de cette séance, ils ont également exprimé leur volonté d'améliorer ou de modifier le projet dans les limites des responsabilités de leur Ministère. Le MENVIQ était alors représenté par M. Pascal Grenier, chargé de projet à la Direction des projets en milieu terrestre de la DGÉE.

Le 2 novembre 1992, le président du BAPE a informé le ministre de l'Environnement que les conditions nécessaires à la médiation environnementale étaient réunies.

Les éléments rattachés au projet de prolongement de l'autoroute 55 et plus spécifiquement ceux reliés à la présente médiation sont repris en détail dans les prochains chapitres. Ceux-ci portent notamment sur les impacts reliés à la construction ainsi que sur les mesures d'atténuation envisagées par le promoteur. De plus, le cadre de référence des médiations menées par le BAPE à ce jour est exposé ainsi que les étapes de la présente et ses résultats.

## CHAPITRE 2

# Le projet de prolongement de l'autoroute 55

Ce chapitre expose tout d'abord très brièvement le contexte régional dans lequel s'inscrit le projet du ministère des Transports du Québec. Après avoir décrit le projet et ses impacts sur l'environnement, les mesures d'atténuation proposées par le promoteur sont présentées. Les impacts liés à la période de construction sont dissociés de ceux associés à la présence de l'infrastructure autoroutière, tel que l'initiateur du projet l'expose dans son étude d'impact.

### **2.1 La localisation et la justification du projet**

La région dans laquelle s'insère ce projet autoroutier (figure 2.1) est délimitée au nord par le fleuve Saint-Laurent et la ville de Trois-Rivières, à l'ouest par la rivière Nicolet, au sud par l'autoroute 20 et à l'est par la rivière Gentilly. Faisant partie de la MRC de Nicolet-Yamaska, ce territoire

comprend des municipalités à caractère essentiellement rural où l'occupation du territoire se concentre majoritairement le long des rangs et chemins.

Le projet est plus précisément localisé à l'intérieur des municipalités de Saint-Célestin, Saint-Wenceslas, Saint-Léonard-D'Aston et Sainte-Eulalie. Ces communautés sont desservies principalement par les axes autoroutiers 55 et 20, les routes principales 155 et 161 ainsi que la route secondaire 226, auxquels se greffent nombre de chemins et de routes locales. Les routes 155 et 161 constituent présentement les seules voies de communication dans l'axe nord-sud.

Le promoteur justifie son projet dans le contexte global de la construction d'une infrastructure routière majeure devant assurer un lien continu et homogène entre les autoroutes 55, 955, 20 et 40, et permettant de relier la région de la Mauricie à celles des Bois-Francs et de l'Estrie. Le tronçon projeté viendrait s'ajouter aux sections déjà existantes de l'autoroute transquébécoise dont la réalisation a été entreprise dans les années soixante-dix. Pour le MTQ, les objectifs visés par le projet sont essentiellement de deux ordres, soit d'une part, favoriser les échanges interrégionaux, et d'autre part, assurer à long terme un lien autoroutier continu offrant des conditions de circulation et de sécurité optimales.

## **2.2 La description du projet**

Le promoteur prévoit réaliser son projet en deux phases. Les ouvrages projetés sont illustrés dans le rapport complémentaire de février 1992, plus précisément à l'annexe 1, carte n° 19, page 30<sup>M7</sup> ainsi qu'à la figure 2.2 du présent rapport. Durant la première phase, le MTQ procéderait à la construction de la chaussée Est de l'autoroute en réalisant, entre autres, les ouvrages suivants :



Figure 2.1  
**LA LOCALISATION DU PROJET**

Source : Extrait de : *Inventaire des matériaux routiers*<sup>323</sup>. Carte à l'échelle 1/125 000. Ministère des Transports du Québec, Direction générale du génie. Service de la planification routière. 1991

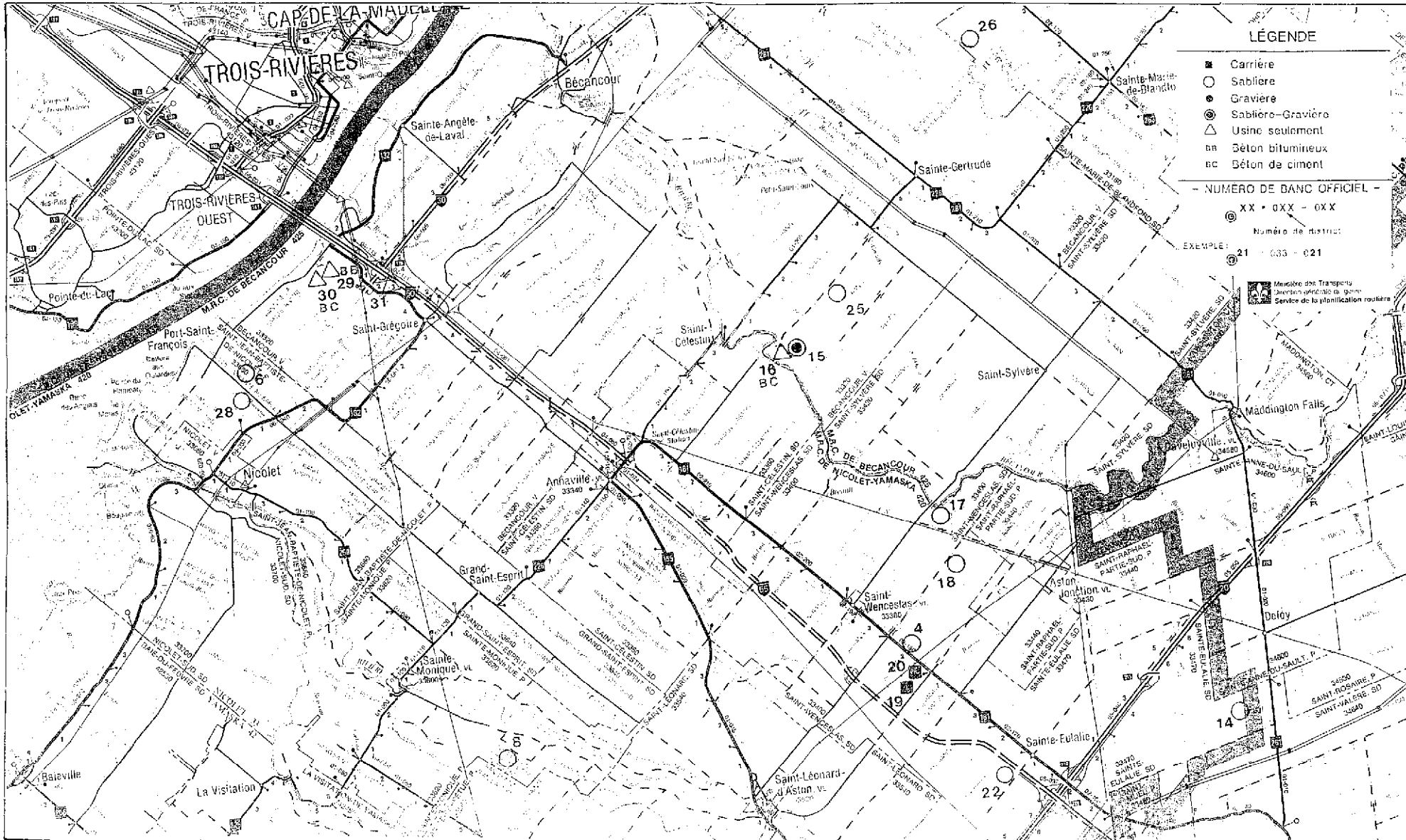
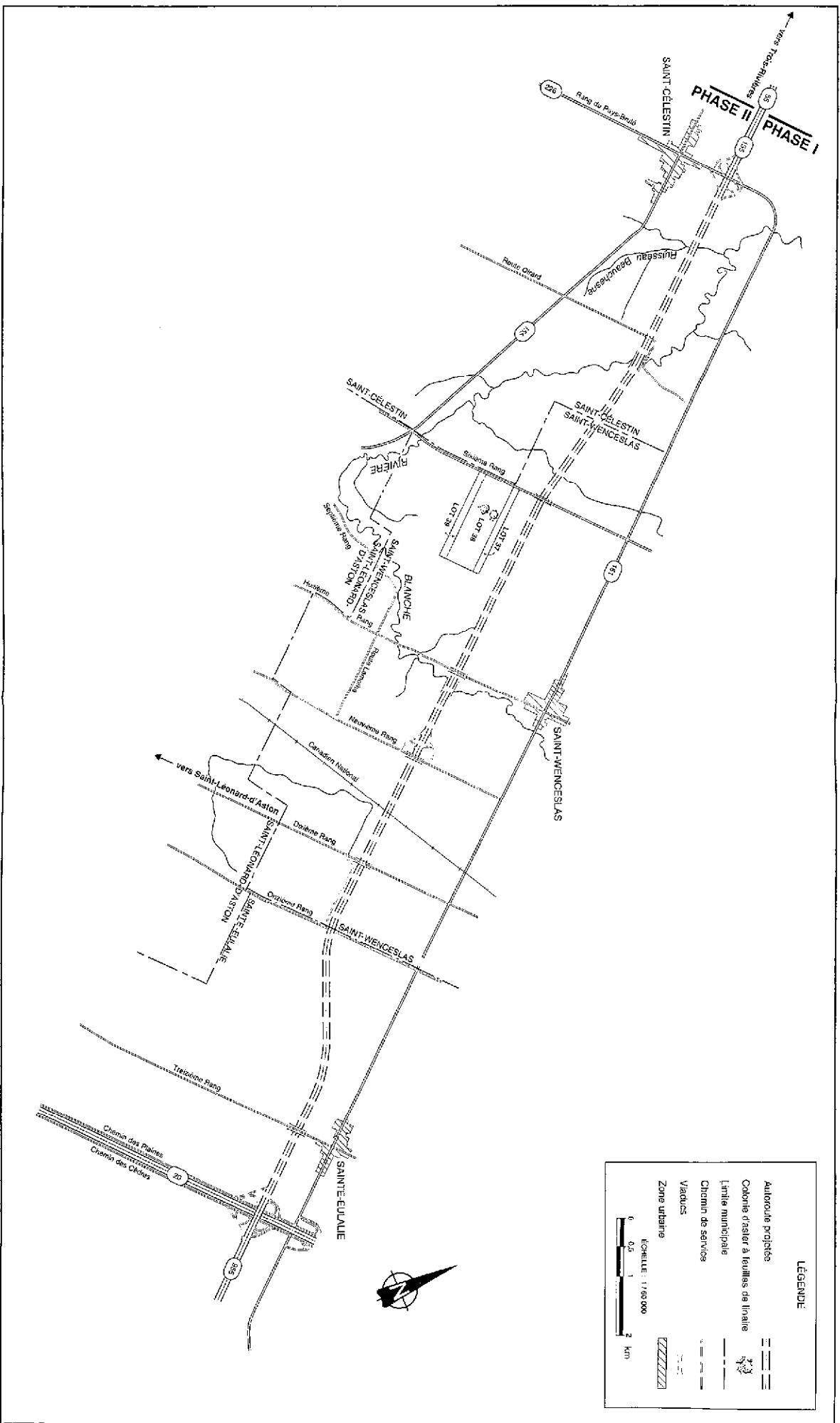




Figure 2.2  
 LA DESCRIPTION DU PROJET  
 Source : Carte à l'échelle 1:20 000 provenant de l'Étude d'impact sur l'environnement sur le prolongement de l'autoroute 55  
 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 du Service de l'environnement du Ministère des Transports du Québec.



Prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20



- une chaussée (deux voies), d'une vingtaine de kilomètres, d'emprise nominale de 45 à 55 mètres;
- deux ponts enjambant la rivière Blanche;
- cinq viaducs pour les chemins des 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> rangs;
- un échangeur au niveau du 9<sup>e</sup> rang;
- un viaduc au-dessus de la voie du chemin de fer;
- un chemin de service de plus d'un kilomètre, d'emprise nominale de 20 mètres, entre les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> rangs;
- des voies d'accès intérieures et extérieures des côtés nord-ouest et sud-ouest de l'échangeur, près de l'autoroute 20;
- des travaux de redressement de la rivière Blanche, entre les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> rangs.

Dans le premier rapport complémentaire de janvier 1989<sup>M6</sup>, le MTQ visait le parachèvement de la phase I du projet pour 1994. Lorsque les besoins l'exigeront, explique-t-il, la deuxième phase, soit la construction de la chaussée Ouest, débiterait et les structures seraient complétées. En 1989, le promoteur prévoyait entreprendre la construction de la phase II du projet en 2003 estimant qu'à ce moment, la circulation sur l'autoroute devrait être supérieure à 10 000 véhicules par jour. La phase II comprendrait la construction des ouvrages suivants :

- la deuxième chaussée de l'autoroute d'une vingtaine de kilomètres;
- les deux autres ponts enjambant la rivière Blanche;
- les cinq viaducs pour les chemins des 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> rangs;
- le deuxième viaduc au-dessus du chemin de fer;
- l'échangeur à l'intersection de l'autoroute 55 et de la route 226 à Saint-Célestin.

### **2.3 Les impacts liés à la présence de l'infrastructure et les mesures d'atténuation**

Pour chacun des milieux, l'initiateur du projet a évalué et localisé les impacts en fonction des phases de réalisation du projet. Les principaux milieux affectés par la présence de l'infrastructure autoroutière seraient les milieux biophysique, humain, agricole et sonore.

#### *Le milieu biophysique*

Les principaux impacts résiduels engendrés par le prolongement de l'autoroute 55 toucheraient plusieurs éléments du milieu biophysique que le promoteur a regroupés sous quatre thèmes : les peuplements forestiers présentant une certaine valeur écologique; les cours d'eau et leurs abords; les aires d'hivernage du cerf de Virginie; les dépôts sensibles à l'érosion. L'évaluation qu'en fait le MTQ indique que les impacts résiduels, c'est-à-dire ceux qui perdureraient malgré l'application des mesures d'atténuation proposées, varieraient de nuls à moyens. À ce titre, le tableau 9.1 de l'étude d'impact<sup>M3</sup> présente en détail les éléments perturbés.

#### *Le milieu humain*

Toujours d'après l'étude d'impact, les éléments touchés du milieu humain se regroupent en deux grandes catégories : les infrastructures de transport et les infrastructures municipales. L'identification et la localisation des impacts prévus sont présentées au tableau 9.2 de l'étude d'impact. Ainsi, sept routes seraient recoupées par le prolongement de l'autoroute 55. Afin de maintenir les liens entre cinq de ces infrastructures routières (les 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> rangs), le MTQ envisage la construction de viaducs. Par conséquent, l'impact résiduel pour ces routes est jugé nul.

Dans le cas du 11<sup>e</sup> rang, la mesure d'atténuation proposée serait de mettre en place un chemin de service permettant de rejoindre le 10<sup>e</sup> rang. Quant au chemin municipal Girard situé à Saint-Célestin, aucune mesure de

mitigation n'est envisagée. Le promoteur juge que l'impact résiduel pour ces deux dernières routes est faible.

Les conduites d'aménée d'eau de Saint-Célestin et Sainte-Eulalie seraient interceptées par l'emprise de l'autoroute. De plus, la source d'approvisionnement en eau potable de la municipalité de Sainte-Eulalie pourrait être contaminée par les déglaçants utilisés sur l'autoroute en hiver. Les mesures d'atténuation proposées, soit assurer l'approvisionnement en eau par les moyens techniques les plus appropriés et effectuer une étude de caractérisation du site afin de déterminer le régime d'écoulement de la nappe d'eau, permettraient selon le promoteur, d'éliminer les impacts anticipés.

#### *Le milieu agricole*

Le tableau 9.3 de l'étude d'impact présente les impacts résiduels que pourrait engendrer le projet sur le milieu agricole. Les phases I et II du prolongement de l'autoroute 55 immobiliseraient respectivement 59,8 et 50,4 hectares de terres agricoles, propriété du MTQ, actuellement mise en location. Les superficies à accès interdit couvriraient 103,2 hectares pour la phase I et 82,1 hectares pour la phase II. Néanmoins, le ministère des Transports qualifie l'impact résiduel sur le milieu agricole de nul à faible puisqu'il est propriétaire des terres visées.

#### *Le milieu sonore*

En ce qui a trait au milieu sonore, le MTQ estime que les habitations qui seraient affectées par le bruit sont celles situées à moins de 150 mètres du centre de l'autoroute. Le promoteur évalue que trois habitations verraient leur climat sonore subir un impact qu'il qualifie de faible à fort selon le cas. L'initiateur du projet estime qu'en raison du caractère ponctuel de ces impacts, aucune mesure de mitigation n'est envisagée.

## **2.4 Les impacts liés à la période de construction et les mesures d'atténuation proposées par le promoteur**

Selon le ministère des Transports, les impacts temporaires sur le milieu biophysique occasionnés par les travaux de construction seraient surtout associés :

- aux risques d'érosion résultant du décapage des sols à l'intérieur de l'emprise;
- au remaniement des berges lors de la traversée des cours d'eau;
- au drainage de la route en construction, et
- au redressement de la rivière Blanche.

Pour tenter d'atténuer ces impacts, le MTQ prévoit, entre autres :

- minimiser le temps d'exposition des sols dénudés et mettre en place des mesures de renaturalisation et de stabilisation des sols;
- instaurer des périodes durant l'année où les travaux pour les ponts et les approches ne devraient pas être effectués et où les travaux en rive seraient retardés jusqu'au moment de la mise en place des structures;
- éviter le déversement de matériel dans les cours d'eau, et
- utiliser des batardeaux lors de l'excavation du canal de redressement de la rivière Blanche et des digues pour la fermeture de l'ancien lit.

En plus des impacts sur le milieu biophysique, le MTQ estime que les travaux de construction de l'autoroute affecteraient provisoirement les infrastructures de transport et les résidences localisées à proximité du site de construction. De l'avis du promoteur, la perturbation du trafic routier entraînerait quelques désagréments pour les utilisateurs des routes recoupées par l'emprise projetée. Comme mesure d'atténuation, le MTQ envisage la



mise en place de voies d'évitement qui permettraient de réduire l'impact tout en maintenant les liaisons routières.

Les résidents vivant à proximité du site de construction subiraient également des inconvénients. Ainsi, l'accès à leur propriété serait rendu plus difficile et leur environnement serait perturbé, entre autres, par une augmentation du niveau de bruit et par la poussière. Afin de pallier à ce dernier désagrément, le MTQ propose l'épandage d'abat-poussière.

Dans le but de minimiser les inconvénients des travaux de construction sur les activités agricoles, le ministère des Transports souhaite rencontrer les agriculteurs avant la réalisation des travaux afin d'identifier les besoins spécifiques de chacun. Le Ministère indique également qu'une attention particulière serait accordée à la pertinence d'ériger des clôtures temporaires pour contenir les animaux de ferme à l'intérieur des champs et à maintenir en tout temps l'accès aux bâtiments de même qu'aux parcelles cultivées ou pâturées.



## CHAPITRE 3

# La médiation environnementale

Ce chapitre décrit dans un premier temps le contexte législatif dans lequel s'insère la médiation environnementale et dans un deuxième temps, le cadre de référence qui guide les médiations menées à ce jour par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

### 3.1 Le contexte législatif

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) est établie en fonction des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), ainsi que du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9). La procédure québécoise comprend une partie relative à l'identification et à l'évaluation des impacts et une autre, à la participation publique. C'est cette dernière partie qui encadre les activités et les mandats du BAPE.

Lorsqu'un projet est soumis à la PÉEIE, une personne, un groupe ou une municipalité peut demander au ministre de l'Environnement la tenue d'une audience publique, conformément à l'article 31.3 de la Loi. Le Ministre fait l'analyse des demandes sur la base des motifs et de l'intérêt des requérants pour le milieu touché par le projet. À moins qu'il ne juge la demande frivole, le Ministre requiert le BAPE de tenir une audience publique et de lui faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite. Ainsi, les mandats confiés au BAPE en vertu de l'article 31.3 de la Loi ne peuvent déboucher que sur la tenue d'une enquête avec audience publique.

L'expérience a toutefois démontré que l'enquête avec audience publique ne convient pas toujours au règlement, à la satisfaction de tous, d'un problème environnemental. Dans certaines situations, la médiation environnementale se révèle mieux adaptée et elle est moins coûteuse que l'audience publique. Elle s'inscrit dans le cadre de la participation publique au processus décisionnel, ce qui constitue un prolongement naturel de la mission du BAPE. À l'heure actuelle, la médiation environnementale n'est pas prévue comme étant une des étapes de la participation du public. Ainsi, lorsque le ministre de l'Environnement désire confier un mandat de médiation au BAPE, il se réfère à l'article 6.3 de la Loi qui définit, entre autres, les fonctions du Bureau. Cet article est libellé comme suit :

*Le Bureau a pour fonctions d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre et de faire rapport à ce dernier de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite. Il doit tenir des audiences publiques dans les cas où le ministre le requiert.*

À la demande du Ministre, le BAPE a eu recours à cette façon de faire plus d'une quinzaine de fois depuis sa création. Dans plusieurs cas, la médiation a permis la conclusion d'ententes satisfaisantes entre les parties.

### **3.2 Le cadre de référence des médiations menées par le BAPE**

Cette section fait d'abord état du concept de médiation environnementale. Elle explique ensuite brièvement le rôle du médiateur, le processus de médiation et les règles qui régissent son fonctionnement.

#### *Le concept de médiation environnementale*

Actuellement au BAPE, la médiation environnementale consiste en un processus où une tierce partie, indépendante et impartiale, n'ayant pas le pouvoir ni la mission d'imposer une décision, aide les parties (généralement un promoteur et des requérants d'audience publique) à résoudre leurs différends ou à s'entendre sur des points précis. L'objectif de la médiation environnementale est donc d'amener les parties à conclure une entente.

La médiation vise le consensus. Les séances de médiation peuvent, quant à elles, se tenir en présence de toutes les parties ou d'une seule à la fois. Dans les deux cas, les discussions se font toujours en présence du médiateur et elles ont pour but de rechercher une solution satisfaisante pour les parties. À l'instar de l'audience publique, la médiation doit être perçue comme un moyen parmi d'autres apportant au Ministre un éclairage social et environnemental dans le processus décisionnel associé aux projets ayant des incidences environnementales.

Règle générale, le recours à la médiation n'est possible que s'il y a accord du ou des requérants sur la justification du projet et sur sa réalisation éventuelle. La médiation environnementale est une démarche souple de résolution de différends. Ce sont les requérants et le promoteur qui en sont les véritables maîtres d'oeuvre. La médiation n'est pas un substitut à l'audience publique pour résoudre des problèmes environnementaux. Elle est plutôt un outil adapté à certaines situations pour amener les parties intéressées au dialogue et au consensus.

### *Le rôle du médiateur*

Le médiateur est un tiers impartial qui assiste les parties dans leurs discussions. Il les aide à rechercher des solutions possibles, à identifier les points de convergence et de divergence. Il encourage un échange d'informations factuelles et objectives. Le médiateur doit aussi s'assurer que les solutions proposées respectent les directives, les politiques, les règlements et les lois. À aucun moment le médiateur n'a le pouvoir d'imposer un règlement aux parties.

### *Le processus de médiation*

À la lumière de son expérience et de diverses techniques de résolution de conflits, le BAPE a pu explorer certaines façons de faire, compatibles avec sa mission et ses fonctions, qui sont en constante évolution. La médiation environnementale peut être décomposée en deux phases : l'enquête préalable à la médiation et la médiation proprement dite. L'enquête préalable dure normalement de 30 à 60 jours. Elle ne se limite généralement pas à examiner la possibilité de tenir une médiation.

Si toutes les parties sont réceptives à la médiation et que l'enquêteur considère qu'elle est appropriée, il les informe et propose un plan de travail. Les participants sont, par la suite, invités à étoffer leur position et leur argumentation sur les éléments en litige. Dès que possible et si les conditions s'y prêtent, les termes d'une entente peuvent être ébauchés.

Lorsqu'une entente est obtenue et approuvée par toutes les parties, les séances de médiation prennent fin. Le médiateur rédige alors son rapport d'enquête en faisant part de ses constatations et de l'analyse qu'il en a faite. Lors de la clôture de la médiation, le médiateur s'assure que les requérants ont informé le Ministre du retrait de leur demande d'audience publique, condition essentielle à la concrétisation de l'entente. Tout au long de son mandat, le médiateur conserve le pouvoir de mettre fin au processus s'il considère qu'un accord est improbable. Il signifie alors sa décision aux parties puis rédige son rapport.

Le processus, tel que décrit précédemment, a différé quelque peu dans l'actuelle médiation. En effet, dès le départ, la demande transmise par les requérants était d'une toute autre nature. Le prochain chapitre met en lumière les éléments qui ont particularisé ce mandat.





## CHAPITRE 4

# La médiation sur le prolongement de l'autoroute 55

La lettre que les résidents du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas<sup>M11</sup> ont fait parvenir au ministre de l'Environnement en septembre dernier demandait explicitement la tenue d'une médiation environnementale. Par cette demande, les requérants étaient conscients que, dans l'éventualité où les parties ne réussiraient pas à conclure une entente, la possibilité d'obtenir une audience publique pour faire valoir leur point de vue demeurerait à l'entière discrétion du Ministre.

Le présent chapitre réitère l'objet de la demande de médiation et expose les points saillants des différentes séances de médiation. Il présente également les propositions et le complément d'information fournis par le ministère des Transports, les précisions demandées par le BAPE et les éléments ayant fait l'objet de la séance conjointe de médiation.

#### 4.1 L'objet de la demande de médiation

Tout en exprimant sa satisfaction face à l'étude d'impact du ministère des Transports, le porte-parole des requérants, M. Richard Couture, désire obtenir des mesures d'atténuation plus adéquates relatives à deux éléments. Le premier, soulevé par M. Couture, touche une colonie d'une plante rare. Le second a trait aux impacts des travaux de construction de l'autoroute sur le milieu humain et est appuyé par dix-neuf autres citoyens du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas.

L'inquiétude de M. Couture à l'égard de la colonie d'aster à feuilles de linaire est illustrée par les propos suivants<sup>M11</sup> :

*Bien qu'elle se trouve à proximité du tracé retenu pour la future route 55, les travaux de construction n'affecteront pas cette colonie. Toutefois, elle se situe sur des alluvions sableuses, matériau qui peut intéresser vivement les contracteurs impliqués par la construction de la route. Ces derniers sauront-ils évaluer l'impact de leur activité sur cette colonie? Il serait important que cette zone fragile soit indiquée dans les documents de l'étude de Pluritec (1988) et que des mesures de protection soient envisagées.*

En ce qui a trait au second point, les requérants citent<sup>M11</sup> certains passages de l'étude d'impact qui, à leur avis, simplifie trop l'importance de l'impact de la construction de l'autoroute 55 sur le milieu humain et ne propose pas de mesures de mitigation satisfaisantes. En outre, ils fondent leurs craintes sur des expériences antérieures :

*[...] plusieurs fois des situations où une circulation intense de camions de matériaux en vrac rend la situation invivable pour les riverains, à cause d'une part de la poussière et du bruit, et d'autre part des conditions de circulation très dangereuses*

*pour les résidents qui ont à se déplacer pour voir à leurs besoins à cause du nombre de camions à l'heure et de leur vitesse généralement excessive.*

Les requérants font valoir qu'ils ne peuvent accepter des mesures d'atténuation aussi partielles que celles proposées dans l'étude d'impact. C'est dans le but d'obtenir des mesures plus adéquates qu'ils ont demandé au ministre de l'Environnement la tenue d'une médiation environnementale.

## **4.2 Le déroulement de la médiation**

### *La première séance avec les requérants*

La première séance de médiation s'est tenue à Saint-Célestin le 27 octobre 1992. La rencontre avait pour but de recevoir les attentes et les suggestions des requérants afin de les transmettre à l'initiateur du projet. Dans un document<sup>M16</sup> déposé à cette occasion, les requérants rappellent que le point faible de l'étude d'impact est l'évaluation des incidences de certaines activités sur le milieu humain, particulièrement celles reliées au transport routier des matériaux. Ils soulignent également :

*Bien que l'état général du Rang 6 donne satisfaction pour les besoins de déplacement des résidents (entre les routes 161 et 155), il possède néanmoins des contraintes sérieuses à l'encontre du trafic lourd intensif. Il existe en effet des effleurements argileux à certains endroits dans la partie ouest et tourbeux (terres noires) dans la partie est. Sans être des spécialistes nous sommes en mesure d'observer, à ces endroits, les effets néfastes sur la chaussée du passage répété de nombreux véhicules lourds (bétonnières, camions de matériaux en vrac). De plus, on retrouve dans la partie ouest un pont étroit (charge maximale de 12 tonnes), un parcours accidenté et une zone de passage étroit.*

En tenant compte que le 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas pourrait être utilisé de façon intensive pour le transport des matériaux, les requérants formulent les demandes suivantes<sup>M15</sup> :

- pour un débit de 10 camions à l'heure et moins, les mesures d'atténuation devront atteindre l'objectif «poussière-0» en tout temps;
- les déformations de la chaussée, comme les trous de boue, devront être réparées en moins de 24 heures;
- si le débit dépassait 10 camions à l'heure, le MTQ devra prendre des mesures permanentes en ce qui concerne la poussière comme, par exemple, l'asphaltage du rang;
- le débit ne devra en aucun temps dépasser 20 camions à l'heure;
- la vitesse permise ne devra pas excéder 60 kilomètres à l'heure;
- les camions ne devront circuler qu'entre 8 h et 17 h;
- enfin, toutes ces mesures devront faire l'objet d'un contrôle soutenu et efficace.

En ce qui à trait à la colonie d'aster à feuilles de linaire, M. Richard Couture demande au promoteur de prendre les mesures nécessaires pour la sauvegarder durant les travaux, ou la restaurer, le cas échéant. Il fait valoir que par sa rareté, la colonie de Saint-Wenceslas prend une grande importance, tant du point de vue patrimonial que scientifique.

#### *La première séance avec les représentants du MTQ et du MENVIQ*

La première séance de médiation avec les représentants du ministère des Transports et du MENVIQ a eu lieu à Québec le 29 octobre 1992. Dès le départ, la médiatrice a obtenu l'accord de l'initiateur du projet à s'engager dans le processus de médiation, respecter le plan d'action proposé, améliorer ou modifier le projet à l'intérieur des responsabilités inhérentes à son Ministère.

À la suite de la présentation des attentes et des suggestions formulées deux jours plus tôt par les requérants, les participants ont échangé sur les actions concrètes envisageables. Les discussions ont porté notamment sur l'utilisation prioritaire des sections d'autoroute déjà construites comme chemins d'accès aux autres tronçons afin de réduire la circulation sur les rangs.

### *Les propositions du MTQ*

Tel que convenu dans le plan d'action, le MTQ a déposé le 5 novembre 1992 ses propositions<sup>M19</sup>. Pour le promoteur, ces dernières constituent un engagement ayant la même valeur que les documents déjà déposés auprès du MENVIQ, tels que l'étude d'impact et les rapports complémentaires. Le document du MTQ est subdivisé en cinq points :

1. les résistances du milieu, les impacts et les tracés;
2. la colonie d'aster à feuilles de lin;
3. les impacts relatifs à la période de construction :
  - le scénario de mise en chantier;
  - l'entretien courant;
  - les limites de vitesse et l'interdiction d'accès aux camions;
  - la période des travaux;
4. la surveillance des travaux et le rôle de l'entrepreneur et,
5. les mesures de suivi.

Dès leur réception, les propositions du MTQ ont été transmises au porte-parole du MENVIQ et aux requérants pour qu'ils en prennent connaissance et en fassent l'analyse avant la deuxième rencontre, prévue pour le 11 novembre 1992.

### *Les précisions obtenues par le BAPE*

Dans le but de préparer la deuxième séance avec les requérants, le porte-parole du BAPE a demandé à son homologue du MTQ des précisions quant

aux propositions déposées. Ce dernier a fait diligence de sorte que les représentants du BAPE ont été en mesure de produire, dès le 10 novembre, un document<sup>M20</sup> intitulé *Précisions du MTQ relatives aux propositions déposées le 5 novembre 1992*. Les principaux aspects explicités ont trait :

- à la loi 145 sur la réforme de la fiscalité municipale;
- à l'exploitation d'une carrière et d'une sablière;
- aux bancs d'emprunt et sources d'approvisionnement;
- aux scénarios de construction;
- aux termes techniques utilisés;
- à la circulation des camions (nombre et horaire) et,
- à l'entretien des routes empruntées pour le camionnage.

#### *La deuxième séance avec les requérants*

Une semaine après le dépôt des propositions du MTQ, une deuxième séance avec les requérants eut lieu à Saint-Célestin le 11 novembre 1992. Lors de cette rencontre, les requérants ont mentionné que les propositions du promoteur soulevaient de nombreuses interrogations, tant sur le contenu que sur la forme; la principale lacune exprimée portait sur le peu d'engagement concret du MTQ face à leurs demandes.

Pour répondre partiellement à leurs interrogations, les précisions<sup>M20</sup> relatives aux propositions du 5 novembre du MTQ ont donc été présentées. À la fin de la séance, les requérants ont réitéré leurs demandes initiales afin d'obtenir des engagements précis sur les éléments suivants :

- le débit de la circulation dans le 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas au moment des travaux;
- les heures autorisées pour effectuer ces travaux;
- la vitesse permise;
- l'entretien de la chaussée;
- le contrôle de la poussière et,
- le rôle, l'autorité du surveillant et l'objet de sa surveillance.

### *Le complément d'information du MTQ*

Le 25 novembre 1992, le ministère des Transports a déposé un document<sup>M22</sup> intitulé : *Complément d'information et engagement du ministère des Transports du Québec relativement au projet de prolongement de l'autoroute 55, de Saint-Célestin à l'autoroute 20*. Le MTQ présente son document en mentionnant qu'il constitue une synthèse de l'information transmise par le ministère et que certains des aspects traités ont été clarifiés par rapport aux propositions du 5 novembre dans le but de répondre aux demandes des requérants.

À la suite d'une première analyse du complément d'information, les requérants exprimaient ainsi leur déception : «Nos objections portent sur le peu de considération que l'on apporte à l'élément humain lors de la période de construction». Le porte-parole des requérants jugeait néanmoins appréciable la contribution du MTQ dans ses explications relatives au plan prévisionnel de circulation des camions, au scénario de mise en chantier, à la localisation des sources d'approvisionnement et à l'estimation de la quantité de matériaux à être déplacés pour la construction de l'autoroute.

### *La séance conjointe de médiation*

Conséquemment, les parties ont été convoquées par la médiatrice à une séance conjointe de médiation le 3 décembre 1992 à Saint-Célestin. Outre les requérants et le représentant du MENVIQ, M. Pascal Grenier, les mandataires du MTQ étaient conviés. Les représentants du promoteur étaient M. André Delage, porte-parole et MM. Pierre Langlais et Réal Grondin respectivement directeur régional adjoint et coordonnateur à la Direction régionale Mauricie—Bois-Francs.

Après avoir présenté les points de satisfaction et de consensus, la médiatrice a fait état des éléments qui demeuraient toujours en discussion, soit la vitesse autorisée et l'entretien courant de la chaussée. Sur ces deux aspects, les porte-parole du MTQ et des requérants ont été invités à expliquer leur position. Une discussion s'ensuivit et des questions et précisions ont été

demandées par les requérants. Par l'entremise de son directeur régional adjoint, le ministère des Transports a répondu aux questions et a expliqué plusieurs points qui inquiétaient les requérants.



## CHAPITRE 5

# Les résultats de la médiation

Au terme de la séance conjointe, les requérants ont confirmé leur satisfaction face aux renseignements et précisions obtenus du ministère des Transports au cours du processus de médiation. Par conséquent, la médiatrice déclarait que les parties étaient parvenues à une entente et qu'à ce titre, la médiation environnementale portant sur le prolongement de l'autoroute 55 était réussie.

Le présent chapitre expose les principaux arguments développés par le MTQ à partir des demandes des requérants et fait connaître les consensus intervenus entre les parties. Finalement, des suggestions sont faites aux différents interlocuteurs dans ce dossier, à la fois pour la présente médiation et dans une perspective future. Les éléments traités sont par conséquent, la colonie d'aster à feuilles de linair, les impacts et les mesures d'atténuation envisagés lors des travaux de construction, de même que la surveillance environnementale proposée.

## **5.1 La colonie d'aster à feuilles de linaires**

L'objectif du porte-parole des requérants, M. Richard Couture, était de s'assurer que la colonie d'aster à feuilles de linaires du lot 38 du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas fasse l'objet de mesures de protection. À ce sujet, le document<sup>M22</sup> déposé le 25 novembre par le ministère des Transports mentionne qu'il n'a pas l'autorité d'empêcher l'exploitation d'une sablière sur un lot, d'autant plus que la colonie est située sur une parcelle de terrain ne leur appartenant pas.

Selon une étude du Service des sols et chaussée du MTQ<sup>M19</sup>, l'exploitation des lots 37, 38 et 39 du 6<sup>e</sup> rang comme sablière est fort improbable en raison de la faible épaisseur du dépôt, de son étendue restreinte et du niveau élevé de la nappe phréatique à cet endroit.

Pour M. Couture, le faible potentiel d'exploitation de ces lots assure en quelque sorte à la colonie d'aster à feuilles de linaires, une protection relative. À cet égard, il s'estime satisfait des informations obtenues au cours de la médiation.

## **5.2 Les impacts et les mesures d'atténuation relatifs à la période de construction**

Afin de mieux définir les impacts relatifs à la période de construction et les mesures d'atténuation possibles, les parties ont exploré des scénarios de mise en chantier à partir de la localisation des sources d'approvisionnement, du nombre de camions requis et de leur débit de circulation. Les participants ont également discuté de la limite de vitesse sur les rangs ceinturant le chantier de construction, de l'horaire de transports des matériaux, de l'entretien courant de la chaussée et de leur surveillance. Les parties ont également abordé brièvement la surveillance environnementale devant être réalisée pendant les travaux de construction.

### 5.2.1 Les scénarios de mise en chantier

À l'appui des scénarios de mise en chantier, le ministère des Transports a déposé une carte<sup>M23</sup> de la région illustrant la zone des travaux et identifiant les sources potentielles de matériaux d'emprunt qui pourraient convenir aux besoins de construction de l'autoroute. À ce propos, la figure 2.1 du présent rapport reproduit en partie cette carte.

Le MTQ souligne que la majorité des sources d'approvisionnement en matériaux sont situées à l'est de l'autoroute projetée. Le Ministère fait valoir que les circuits de transport pour les matériaux de déblais, d'emprunts ou de fondations sont fonction des sources d'approvisionnement et qu'en ce qui concerne les circuits possibles de transport<sup>M22</sup> :

*[...] dans l'optique où les sections construites de l'autoroute ne pourraient être utilisées pour le transport des matériaux, il est fort probable, si ceux-ci proviennent de l'est, qu'ils soient transportés en utilisant la route 161 ainsi que les différentes routes secondaires menant au site de mise en oeuvre.*

En s'appuyant sur un principe d'efficacité, le MTQ mentionne<sup>M22</sup> :

*Dans le contexte que le transport des matériaux au site du projet se fera selon la plus courte distance par le chemin public, il serait souhaitable et même plus économique d'utiliser des sections construites de l'autoroute comme voie de transport des matériaux sur les autres sections à construire.*

Néanmoins, pour le promoteur<sup>M22</sup>, la question des circuits de transport demeure à l'heure actuelle toute entière puisque :

*[...] Plusieurs considérations d'ordres économique, politique et technique peuvent faire en sorte que la chose soit possible*

*ou non. [...] En effet, si le MTQ reçoit les budgets nécessaires pour réaliser la phase I de l'autoroute, il y a peu de chance que l'utilisation des sections existantes soit possible, puisque c'est l'ensemble du projet qui démarrera en même temps. Par contre, si les montants sont disponibles par tranche espacée dans le temps, alors l'utilisation progressive des sections déjà construites pourrait être possible.*

Concernant le nombre de camions requis pour la construction de la section de l'autoroute localisée entre Saint-Célestin et le 9<sup>e</sup> rang, le complément d'information<sup>M22</sup> du MTQ précise que 22 600 camions seraient nécessaires. Ce document présente de façon détaillée les estimations des matériaux devant être utilisés pour le prolongement de l'autoroute 55.

À cet égard, les requérants jugent appréciable la contribution du ministère des Transports relativement au plan de circulation, au scénario de mise en chantier à partir de la localisation des sources d'approvisionnement et à l'évaluation du nombre de camions nécessaires. De plus, les requérants jugent intéressante et sécurisante la possibilité que les entrepreneurs puissent emprunter les sections d'autoroute construites pour assurer le transport des matériaux plutôt que les rangs, d'autant plus que pour le MTQ, ce scénario serait souhaitable et plus économique.

### **5.2.2 Le débit de circulation des camions**

Le ministère des Transports signale<sup>M22</sup> qu'il y a de nombreux facteurs à considérer dans l'établissement du débit de circulation des camions. À ce stade du projet, il lui est difficile de prévoir les circuits de transport que les entrepreneurs privilégieront. Dans le même ordre d'idées, le directeur régional adjoint du MTQ précisait, lors de la séance conjointe<sup>M32</sup> :

*[...] dans l'octroi des contrats de voirie, il y a un grand principe au ministère, c'est qu'on laisse jouer la concurrence. [...] laisser jouer la concurrence, c'est d'essayer d'avoir le meilleur prix puis de laisser à l'entrepreneur toute la latitude*

*possible à l'intérieur des règlements [...] dans une municipalité, d'organiser [...] de bien planifier son chantier.*

Plus au fait, par ces explications, des prémisses qui encadrent le débit de circulation des camions, les requérants se sont montrés réceptifs quant à la problématique du Ministère. Ils s'inquiètent toutefois des répercussions que pourrait entraîner une utilisation intensive du 6<sup>e</sup> rang sur leur qualité de vie.

### **5.2.3 L'utilisation du 6<sup>e</sup> rang**

Craignant que le 6<sup>e</sup> rang soit fortement utilisé pour le transport des matériaux, les requérants ont exigé du ministère des Transports que des normes strictes soient établies visant à diminuer les inconvénients qu'engendrerait la construction de l'autoroute 55. Les requérants<sup>M16</sup> basent leur inquiétude sur le fait que :

*[...] le Rang 6 est la seule route d'accès au chantier entre Saint-Célestin et Saint-Wenceslas; la route Girard est peu praticable et le pont couvert qui enjambe la rivière Blanche fait partie du "patrimoine". Nous pouvons envisager la probabilité que le Rang 6 pourrait être utilisé de façon intensive pour le transport des matériaux de remblai et de déblai du chantier du prolongement de l'autoroute 55.*

À cette crainte des requérants, le MTQ a rétorqué que pour prévoir de façon réaliste l'intensité d'utilisation de ce rang en particulier, il faut d'abord prendre en considération les hypothèses suivantes<sup>M22</sup> :

- que les sections construites de l'autoroute soient utilisées pour le transport des matériaux,
- qu'à distance égale, l'entrepreneur privilégiera les chemins asphaltés plutôt que gravelés et,
- que la majorité des sources d'approvisionnement utilisées, notamment les sablières et carrières, soient localisées à l'est.

Ainsi, affirme le promoteur :

*[...] l'utilisation intensive du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas pour le transport de ces matériaux est peu probable, surtout en ce qui concerne la section de ce rang située à l'ouest de l'autoroute.*

En considérant les arguments évoqués par le MTQ, il est devenu assez évident pour les requérants qu'il y a de fortes chances que seuls les travaux reliés à la construction du viaduc situé à la hauteur du 6<sup>e</sup> rang entraîneraient une utilisation plus intensive de ce chemin. À ceci, le MTQ ajoutait les précisions suivantes<sup>M32</sup> :

*[...] journalièrement, il peut rentrer facilement sur un chantier cinq ou six mille tonnes de matériaux [...] c'est qu'au maximum, ce serait dix ou peut-être quinze jours de transport, si les matériaux provenaient de quelque part aux environs du 6e Rang, ce qui n'est pas du tout certain au moment où on se parle. [...] Ce serait la pire des situations [...] La structure qui, elle, est aménagée, n'implique pas de transport particulier autre que les bétonnières qui vont arriver au chantier, mais ça, c'est à l'unité, là, peut-être une par heure. C'est quand même pas un transport intensif.*

À partir de ces explications apportées lors de la séance conjointe de médiation, les requérants se sont dits non seulement satisfaits mais rassurés sur l'utilisation envisagée du 6<sup>e</sup> rang pour le transport des matériaux. En outre, le directeur régional adjoint du MTQ leur a confirmé que les entrepreneurs doivent, en tout temps, respecter la limite de charge que peut supporter le pont du 6<sup>e</sup> rang (12 tonnes) situé à l'ouest de l'autoroute projetée. Pour les requérants, cet impératif leur permet de croire que le transport des matériaux avec des camions de 20 à 40 tonnes ne devrait pas être toléré. En cas d'infraction, ils peuvent se référer au Bureau de contrôle du transport routier qui assure le respect de telles contraintes.

#### 5.2.4 La vitesse autorisée

Un des points majeurs de la demande de médiation a trait à la sécurité des résidents du 6<sup>e</sup> rang lors de la période de construction de l'autoroute. La question de la diminution de la vitesse permise est cruciale pour les requérants. À cette requête, le MTQ a expliqué<sup>M22</sup> qu'à l'approche du chantier de construction :

*[...] une signalisation pour les travaux de construction sera mise en place pour prévenir les usagers des chemins publics affectés par la présence du chantier, dont le 6<sup>e</sup> rang, du danger potentiel dû à la présence de machinerie ou de travailleurs, le tout conformément aux prescriptions de l'article 303 du Code, au Règlement sur la signalisation routière et aux normes de signalisation routière.*

En effet, durant les travaux de construction, des panneaux indicateurs informent les usagers de la route qu'il y a des travaux en cours et qu'une vitesse de circulation réduite est exigée. Le MTQ a précisé<sup>M32</sup> de plus :

*[...] spécialement dans le cas du 6<sup>e</sup> Rang, il va y avoir un viaduc qui va se construire [...] Ça va impliquer une signalisation de chantier sur un kilomètre de part et d'autre [...] Alors ça va vouloir dire qu'il va y avoir une signalisation de chantier sur une moitié du rang.*

Discutant du pouvoir du ministère des Transports de diminuer la vitesse sur un chemin public en particulier, le directeur régional adjoint a mentionné que :

*[...] le Code de sécurité routière prévoit une vitesse de soixante-dix kilomètres-heure. Il faut considérer qu'à partir du 1er avril 93, le 6e Rang, entre autres, et d'autres chemins autour, vont relever de la municipalité de Saint-Célestin ou de la municipalité de Saint-Wenceslas. [...] On a fait référence*

*dans un document à l'article 628, 626 et 627 du Code de sécurité routière. [...] l'article 626 [...] se réfère aux chemins qui sont de responsabilité municipale. Par cet article-là, la municipalité peut changer une limite de vitesse sur les chemins dont elle a la responsabilité, par voie de règlement. Et l'article suivant, 627, lui, indique qu'il faut que ce règlement-là soit adopté et accepté par le ministère des Transports.*

Au cours de la deuxième séance de médiation avec les requérants<sup>M17</sup>, ces derniers ont clairement indiqué qu'ils se chargeraient de sensibiliser leurs élus municipaux à propos de diminuer la vitesse permise. C'est d'ailleurs ce qu'a proposé le MTQ dans les précisions<sup>M20</sup> fournies aux mandataires du BAPE le 10 novembre 1992 en faisant référence à sa *Politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses au Québec*<sup>M25</sup>. Récemment, une décision gouvernementale (décret 1223-92) dans le dossier du réaménagement de la route 148 à Aylmer a imposé au MTQ, par le biais d'une condition particulière associée à la délivrance d'un certificat d'autorisation, de réduire la vitesse affichée de 70 kilomètres à l'heure à 50 kilomètres à l'heure afin d'atténuer l'impact de la circulation sur le climat sonore et la sécurité routière.

### **5.2.5 L'horaire des travaux**

Dans son complément d'information<sup>M22</sup>, le MTQ a souligné que l'horaire de travail des entrepreneurs est habituellement de 10 à 11 heures par jour, soit de 7 heures à 18 ou 19 heures. Lors de la séance conjointe, le Ministère ajoutait<sup>M32</sup> :

*[...] Si vous obligez l'entrepreneur à travailler dix-huit heures par jour, [...] alors ça coûte plus cher. Nous, sur un type de chantier comme celui-là, on n'a pas intérêt à faire ça. On a un intérêt à ce que ça se fasse à l'intérieur des règles, des règlements municipaux, [...] dans les normes du décret de la*



*construction. [...] ça veut dire à peu près dix-douze heures par jour.*

Satisfaits des précisions apportées par le ministère des Transports, les requérants ont toutefois rappelé les inconvénients que de tels travaux pourraient engendrer sur le climat sonore des résidents situés à proximité du chantier.

Concernant l'horaire de travail sur un chantier de construction, une autre décision gouvernementale (décret 422-91) concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet d'urbanisation de la route 173 à Saint-Georges-de-Beauce, stipulait, à la condition 5, que l'horaire du chantier devra couvrir la période normale de travail soit de 7 h à 18 h.

#### **5.2.6 L'entretien courant des chemins**

Un autre point d'importance pour les résidents du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas se rapporte à l'entretien des voies d'accès au chantier. Concernant cet aspect, le complément d'information<sup>M22</sup> du promoteur précisait que :

*S'il devenait nécessaire d'utiliser des chemins publics gravelés, dont le 6<sup>e</sup> rang, pour le transport intensif des matériaux, le MTQ s'engage à en assurer l'entretien courant (nivelage, abat-poussière) pendant la période de construction. [...] à appliquer sa politique d'épandage d'abat-poussière et de stabilisant [...] Le MTQ s'engage donc à n'utiliser que les produits autorisés par le MENVIQ.*

Le document expliquait également que la fréquence d'entretien se fait normalement selon les besoins et l'état de chaussée. Le ministère des Transports précise, de plus, que la responsabilité de l'entretien des chemins publics situés en périphérie du chantier de construction est dévolue au District de Nicolet. Comme les requérants n'étaient pas rassurés suite aux

explications apportées, cet aspect a fait l'objet de discussions lors de la séance conjointe.

Les requérants ont alors rappelé les événements de l'été 1992 lors de la réparation de la côte Saint-Pierre, située dans l'axe du 6<sup>e</sup> rang à l'ouest de la route 155. Ils ont expliqué que des travaux de réfection ont été réalisés à cet endroit entre le 12 et le 27 août 1992 et qu'un seul épandage d'abat-poussière avait été fait durant cette saison, soit au mois de mai. Par conséquent, les requérants s'interrogent sur les capacités budgétaires du District de Nicolet d'entretenir adéquatement les chemins qui seraient empruntés par les camions lors de travaux majeurs.

Au cours de la séance du 3 décembre<sup>M32</sup>, le directeur régional adjoint apportait les précisions suivantes quant à l'entretien courant des routes et à l'épandage d'abat-poussière lors de travaux d'envergure comme le prolongement de l'autoroute 55 :

*C'est aussi dans nos politiques, lorsqu'on fait [...] une construction majeure, de prévoir l'entretien des chemins autour, y compris les chemins de halage public, c'est-à-dire de mettre du calcium de façon beaucoup plus régulière. [...] C'est bien évident qu'il va y avoir de l'abat-poussière de prévu. [...] Et il va y avoir du grattage de fait sur le chemin [...] on prendra les arrangements qu'il faut pour donner du service aux gens, puis que l'entretien soit bien fait.*

Cet engagement formel du ministère des Transports de réserver un budget spécial à l'entretien des routes lors de travaux majeurs a satisfait pleinement les requérants qui voyaient dans ces propos l'assurance qu'un entretien adéquat du 6<sup>e</sup> rang serait réalisé lors des travaux de prolongement de l'autoroute 55.

### 5.3 La surveillance environnementale des travaux

Tel que stipulé dans le complément d'information<sup>M22</sup> du MTQ, le promoteur s'engageait à se conformer aux dispositions de la section 3.3 de la directive<sup>M2</sup> du ministre de l'Environnement. Celle-ci s'établit comme suit :

*L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées. En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.*

Le MTQ s'est également engagé à produire un rapport de surveillance environnementale pour ce projet. Ce à quoi, les requérants se sont dits pleinement satisfaits.

### 5.4 Les suggestions spécifiques au prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20

Il arrive fréquemment que les citoyens demandent la tenue d'audiences publiques parce que souvent les études d'impact sur l'environnement, quoique volumineuses et scientifiques, n'abordent pas les problématiques qui les touchent spécifiquement. Ainsi, le recours à la médiation environnementale pour les résidents du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas a constitué leur seul moyen pour sensibiliser, autant l'initiateur du projet que la Direction générale des évaluations environnementales du MENVIQ, à la présence d'une plante rare et aux impacts des travaux de construction sur le milieu humain.

#### **5.4.1 La colonie d'aster à feuilles de linaires**

Au terme des pourparlers tenus au cours de cette médiation environnementale, la colonie d'aster à feuilles de linaires de Saint-Wenceslas semble protégée en raison du faible potentiel d'exploitation d'une sablière sur le site où croît cette plante rare. Les requérants souhaitent néanmoins qu'avant le début des travaux de construction, des mesures de protection spécifiques soient mises en place. Il se dégage certaines suggestions qui ont trait à la protection de la colonie de Saint-Wenceslas et dont il est question dans les paragraphes ci-dessous. Les suggestions sont adressées aux parties impliquées dans ce dossier.

##### *Au ministère de l'Environnement du Québec*

- S'assurer qu'avant le début des travaux de construction de l'autoroute 55, des mesures de protection plus spécifiques soient prises pour protéger la colonie d'aster à feuilles de linaires de Saint-Wenceslas en impliquant la Direction de la conservation et du patrimoine.

##### *À la Direction régionale du MENVIQ en Mauricie*

- Vérifier, auprès de la Direction des affaires juridiques, si la présence d'une plante rare peut être invoquée pour refuser l'émission d'un certificat d'autorisation en vertu du *Règlement sur les carrières et sablières (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.2)*.

Les études d'impact présentées par le ministère des Transports ont, jusqu'à maintenant, été peu bavardes sur les impacts humains reliés à la période de construction des projets. Lorsque questionné sur l'impact de ses travaux sur le milieu humain, le ministère des Transports a l'habitude de se référer au Cahier des charges et devis généraux (CCDG), ce qui malheureusement n'a pas pour effet de vulgariser l'information et dissiper les craintes des citoyens.

#### **5.4.2 Les impacts et les mesures d'atténuation relatifs à la période de construction**

Au cours de la médiation, les appréhensions des requérants quant aux impacts ressentis sur le milieu humain au moment de la construction étaient grandes. Les craintes des résidents du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas portaient sur les impacts engendrés par la circulation des camions ainsi que sur la détérioration des infrastructures routières inhérentes à un tel achalandage de camions.

À ce propos, la présente médiation nous a amenés à faire les suggestions suivantes aux divers interlocuteurs impliqués dans le dossier, soit de façon spécifique au projet actuel ou, de façon préventive, pour de futurs projets routiers.

##### *Au ministère des Transports du Québec*

- Allouer, par tranches espacées dans le temps, les budgets nécessaires à la construction de la phase I du prolongement de l'autoroute 55;
- Privilégier l'utilisation des sections construites de l'autoroute comme voie de transport des matériaux;
- À distance égale, favoriser l'utilisation des chemins asphaltés plutôt que gravelés;
- Si le 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas devait être utilisé; comme le secteur Ouest est le plus habité et que le pont enjambant la rivière Blanche a une capacité maximale de 12 tonnes :
  - privilégier des circuits de transports utilisant la route 161 et la partie Est du 6<sup>e</sup> rang;
  - établir un horaire des travaux qui limite la circulation des véhicules lourds entre 7 h et 18 h;

- réduire la vitesse de circulation des véhicules;
  - allouer des budgets suffisants pour l'entretien courant des chemins, entre autres, pour l'épandage d'abat-poussière;
- Assurer une surveillance adéquate.

#### *Aux requérants*

- Faire des représentations auprès des autorités concernées pour que les budgets soient consentis par tranches espacées dans le temps;
- Surveiller le déroulement des travaux et signaler toute infraction au Bureau de contrôle du transport routier de la région au 1-819-371-6969;
- Tenir le responsable de l'entretien du chemin du District 33 de Nicolet, tél. 1-819-293-4488, informé de tout problème d'entretien de la chaussée;
- Transmettre aux municipalités concernées une demande à l'effet de réduire la vitesse de circulation, s'il y a lieu.

#### **5.4.3 La surveillance environnementale du projet**

##### *Au ministère de l'Environnement du Québec*

- S'assurer qu'au même titre que l'étude d'impact et les rapports complémentaires, les engagements pris par le ministère des Transports lors de la présente médiation environnementale soient respectés et fassent l'objet d'une surveillance environnementale pendant la période de construction.

## 5.5 Les suggestions d'ordre général

Certains éléments pourraient être utiles lors de l'élaboration d'autres projets routiers au Québec et l'expérience vécue pendant cette médiation amène à souligner l'intérêt, pour un promoteur de projet, de profiter de l'expertise des gens de la région concernée afin de cibler davantage l'étude d'impact.

### *Au ministre de l'Environnement du Québec*

Lors de l'élaboration de la directive :

- améliorer et mieux cibler les études d'impact par une consultation sur la directive;
- inclure les impacts générés par les travaux, même si ces impacts sont temporaires, de même que les mesures de mitigation que l'initiateur entend mettre de l'avant pour y remédier.

### *Au ministère des Transports du Québec*

Au moment de la préparation de l'étude d'impact :

- étudier les impacts engendrés par la période de construction et indiquer les mesures d'atténuation qui seront mises de l'avant pour conserver, aux citoyens vivant aux abords des travaux, une qualité de vie acceptable;
- traiter distinctement les impacts temporaires de ceux qui sont plus ou moins permanents;
- spécifier la durée des impacts;

- estimer à leur juste valeur les impacts temporaires; ainsi, à degré de perturbation et à dimension spatiale égaux, les impacts temporaires et permanents devraient avoir la même importance.



## CHAPITRE 6

# Conclusion

En 1985, par son avis de projet, le ministère des Transports du Québec informe la Direction générale des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement du Québec de son intention de prolonger l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20. L'objectif de ce projet est d'assurer un lien continu et homogène entre les autoroutes 55, 955, 20 et 40. Dès lors, l'initiateur du projet s'engage dans la préparation d'une étude d'impact qui a été jugée recevable en mai 1992.

C'est en août 1992, que le ministre de l'Environnement confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de rendre publique l'étude d'impact, lors d'une période d'information et de consultation publiques. Le 21 septembre 1992, une demande de médiation environnementale est transmise au Ministre par dix-neuf personnes qui habitent le 6<sup>e</sup> rang de Saint-Wenceslas.

Cette demande comporte deux volets : un premier qui s'intéresse à la protection d'une plante rare au Québec, l'aster à feuilles de linnaire, un second qui veut attirer l'attention du Ministre sur des aspects de qualité de vie pendant les travaux de construction de l'autoroute 55.

Le ministre de l'Environnement, reconnaissant le bien-fondé de cette requête, confie au BAPE, le 26 octobre 1992, un mandat d'enquête et de médiation. Afin de réaliser son mandat, la médiatrice recueille les attentes des requérants pour les transmettre au ministère des Transports du Québec, qui verra à préparer des propositions. L'objectif visé est de trouver un terrain d'entente. Au cours du déroulement du processus, à la suite d'échanges, d'explications et de discussions, tous les points en litige sont résolus à la satisfaction des requérants.

Concernant la colonie d'aster à feuilles de linnaire, les caractéristiques de son emplacement semblent la protéger d'une éventuelle exploitation. En ce qui a trait aux impacts des travaux de construction sur le milieu humain, les informations techniques portées à la connaissance des citoyens ont fait en sorte de les éclairer et, par conséquent, de les rassurer quant aux craintes exprimées face à la réalisation du projet.

La médiation environnementale dans le dossier de prolongement de l'autoroute 55 s'est donc révélée pertinente puisqu'elle a permis, d'une part, aux citoyens de faire valoir leurs préoccupations et, d'autre part, au ministère des Transports du Québec d'expliquer ses méthodes de travail.

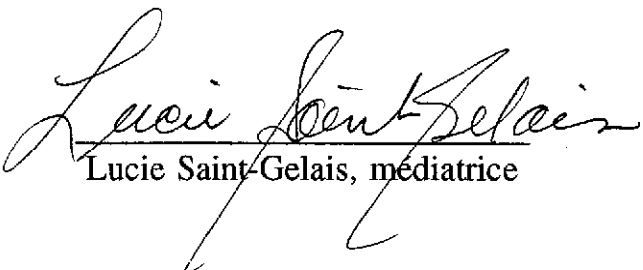
Cette médiation a été l'occasion, pour le ministère des Transports du Québec, d'ancrer dans un milieu dynamique sa politique en environnement adoptée en avril 1992, et de confirmer son principe de relations avec le public en énonçant qu'il «consulte et informe les individus, groupes et organismes de façon complète, objective et constante sur ses politiques et ses projets».

Au terme de ce mandat, l'analyse amène à réaliser que, sur de nombreux points, les parties sont parvenues à un consensus, non pas à partir de propositions ou d'engagements fermes mais sur des explications additionnelles apportées par le promoteur reliées aux éléments particuliers de son projet.

Cette médiation, outre de créer un contact étroit entre les fonctionnaires et les contribuables, a permis de rétablir la confiance qui doit exister entre les interlocuteurs pour dispenser aux citoyens un service empreint de qualité.

La médiation environnementale a la particularité d'humaniser les projets. La prise de contact a l'avantage de sécuriser les parties et d'assurer un climat de confiance. Si cette relation s'établit plus tôt dans la procédure, par exemple, lors de la consultation sur la directive, elle s'avère alors source de consensus sociaux. L'accomplissement de ce mandat tend à démontrer qu'il est possible pour les promoteurs et les citoyens d'aspirer à un développement harmonieux avec l'environnement.

Fait à Québec,



Lucie Saint-Gelais, médiatrice

Avec la collaboration de  
René Beaudet, analyste



# ANNEXE 1

## La liste des documents consultés

- M1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, avril 1985, 6 pages.
- M2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Directive du ministre*, juillet 1985, 8 pages.
- M3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement / Prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20*. Pluritec ltée, juillet 1988, 229 pages et 8 annexes.
- M4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement / Prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 / Résumé*. Pluritec ltée, juillet 1988, 23 pages et 2 cartes.

- M5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Annexe I: Dossier cartographique / Prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20*. Pluritec ltée, juillet 1988, 19 cartes.
- M6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 / Rapport complémentaire*. Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, janvier 1989, 10 pages et 7 annexes.
- M7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 / Rapport complémentaire*. Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, février 1992. 13 pages et 7 annexes.
- M8 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Avis du ministre de l'Environnement sur la recevabilité de l'étude d'impact*. Mai 1992. 2 pages.
- M9 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Mandat du Ministre demandant au BAPE d'entreprendre une consultation publique*. 12 août 1992, 1 page.
- M10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué annonçant la période d'information et de consultation publiques du 17 août au 1<sup>er</sup> octobre 1992*. 14 août 1992, 3 pages.
- M11 COUTURE, RICHARD et al. *Lettre de demande de médiation environnementale adressée au ministre de l'Environnement*. 21 septembre 1992, 3 pages.

- M12 BEAUDET, RENÉ. *Rapport de l'analyste sur le déroulement de la période d'information et de consultation publiques.* 8 octobre 1992, 6 pages.
- M13 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Lettre du Ministre confiant au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et de médiation environnementale débutant le 26 octobre et se terminant le 11 décembre 1992.* 7 octobre 1992, 1 page.
- M14 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant le début de la médiation environnementale.* 26 octobre 1992, 1 page.
- M15 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu (CR1) de la première rencontre avec les requérants tenue à Saint-Célestin, le mardi 27 octobre 1992 à 19 h.* 29 octobre 1992, 6 pages et 6 annexes.
- M16 REQUÉRANTS. *Séance de médiation, Prolongement de l'autoroute 55, Saint-Célestin, le mardi 27 octobre 1992, Attentes et suggestions des requérants.* 27 octobre 1992, 2 pages.
- M17 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu (CR2) de la première rencontre avec les représentants du ministère des Transports du Québec tenue à Québec, le jeudi 29 octobre 1992 à 10 h.* 29 octobre 1992, 9 pages et 5 annexes.
- M18 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Demande d'avis juridique provenant de la Direction des projets en milieu terrestre, Direction générale des évaluations environnementales.* 2 novembre 1992, 2 pages.

- M19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Propositions du ministère des Transports. Médiation environnementale / Prolongement de l'autoroute 55, de Saint-Célestin à l'autoroute 20.* 5 novembre 1992, 8 pages et 1 annexe.
- M20 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la deuxième rencontre avec les requérants tenue à Saint-Célestin (CR3), le mercredi 11 novembre 1992 à 19 h 30.* 23 novembre 1992, 6 pages et 3 annexes.
- M21 COUTURE, RICHARD. *Lettre adressée à la Direction de la Conservation et du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement du Québec indiquant quelques renseignements sur la colonie d'aster à feuilles de linaires de Saint-Wenceslas.* 25 octobre 1992, 1 page et 1 carte.
- M22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Complément d'information et engagement final du ministère des Transports du Québec / Médiation environnementale. Prolongement de l'autoroute 55, de Saint-Célestin à l'autoroute 20.* 25 novembre 1992, 17 pages.
- M23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Direction générale du génie. Service de la planification routière. *Inventaire des matériaux routiers, District 33 Nicolet.* Avril 1991.
- M24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Articles 11.03, 11.04 et 27.05 extraits du Cahier des charges et devis généraux (CCDG).* 1986, 3 pages et 1 illustration.
- M25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses au Québec.* Décembre 1991, 23 pages.
- M26 *Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2.* Mars 1991.



- M27 *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables, L.R.Q., c. E-12.01.* Mars 1991.
- M28 *Règlement sur les carrières et sablières, R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.2.*
- M29 MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE et MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Politique québécoise sur les espèces menacées ou vulnérables.* 1992.
- M30 LAVOIE, GILDO. Direction de la conservation et du patrimoine, ministère de l'Environnement. *Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec.* Février 1992, 180 pages.
- M31 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. Direction des substances dangereuses. *Approche écotoxicologique appliquée à l'évaluation d'abat-poussière utilisés sur les routes du Québec. Résumé technique.* 14 août 1990, 17 pages.
- M32 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Transcriptions de la séance conjointe de médiation tenue à Saint-Célestin le jeudi 3 décembre 1992.* 4 décembre 1992, 88 pages.



ANNEXE 2

La demande de médiation

(21 septembre 1992)



Saint-Wenceslas, le 21 septembre 1992.

Monsieur Pierre Paradis,  
Ministre de l'Environnement,  
390, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4.

Objet: Etude d'impact sur l'environnement concernant le projet de prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20.

Monsieur le Ministre.

J'ai pris connaissance de l'étude d'impact citée en rubrique. Ma première réaction à la suite de cette lecture en est une de satisfaction. Il y a toutefois deux points, un premier totalement omis par le consultant, et un second dont les incidences ont été trop légèrement considérés. J'aimerais Monsieur le Ministre vous entretenir de ces deux sujets.

### **Premier point**

Il existe, sur le lot numéro 38 du Sixième rang de Saint-Wenceslas, la seule colonie d'Aster à feuilles de Linaire (Aster linariifolius) au sud du fleuve Saint-Laurent, au centre du Québec. Les deux autres populations connues se trouvent à Trois-Rivières, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice et la seconde à Saint-Raymond de Portneuf sur la portion laurentidienne de la rivière Sainte-Anne. Comme la survie de la population de cette espèce de la région de Trois-Rivières est sérieusement compromise à cause de l'urbanisation, la population d'Aster à feuilles de Linaire de Saint-Wenceslas prend une grande importance, tant du point de vue conservation que du point de vue scientifique. Je sais, Monsieur le Ministre, que vous comprenez toute l'importance d'un tel peuplement d'une plante rare, isolé dans l'espace, peut signifier tant au point de vue scientifique que patrimonial. Cette colonie occupe une superficie d'environ un hectare. Bien qu'elle se trouve à proximité du tracé retenu pour la future route 55, les travaux de construction n'affecteront pas cette colonie. Toutefois, elle se situe sur des alluvions sableuses, matériau qui peut intéresser vivement les contracteurs impliqués par la construction de la route. Ces derniers sauront-ils évaluer l'impact de leur activité sur cette colonie? Il serait important que cette zone fragile soit indiquée dans les documents de l'étude de Pluritec (1988) et des mesures de protection soient envisagées.

### **Second point**

Le second point qui nous occupe concerne les impacts des travaux de construction sur le milieu humain. A la page 180, section 9.2.2, du document de l'Etude d'impact le rédacteur signale que "les travaux de construction de l'autoroute affecteront les infrastructures de transport et les résidences localisées à proximité du site de construction". Il poursuit en disant que... "La perturbation du trafic routier entraînera quelques désagréments pour les usagers des routes, rangs et chemins recoupés par l'emprise projetée. Comme mesure d'atténuation, la mise en place de voies d'évitement pour les routes, rangs et chemins permattra de réduire l'impact en maintenant les liaisons routières".

Le rédacteur termine puérilement en disant que... "Les résidants situés à proximité du site de construction subiront également certaines inconvénients. Ainsi, l'accès à leur propriété sera rendu quelque peu difficile et leur environnement sera perturbé entre autres par une augmentation du niveau sonore et par l'empoussièrement". Enfin, la seule mesure d'atténuation promise, est "L'épandage d'abat-poussière ... afin de pallier partiellement à cette dernière situation".

L'étude de Pluritec (1988) simplifie trop l'importance de l'impact de la construction de l'autoroute 55 sur le milieu humain situé à proximité du site et ne propose pas de mesures d'atténuation adéquates. C'est à ce sujet que nous voulons intervenir.

Elle considère par exemple que la "résistance du milieu humain est moyenne" lorsqu'il s'agit du Sixième rang alors qu'elle est "forte" pour les rangs 8 et 9 (Vg Carte 11). Il est vrai que le rang 6 est relativement moins peuplé par rapport au Huitième et au Neuvième rang. Cela veut-il dire que le transport par camion des matériaux de déblai et de remblai dans cette route sera préconisé par rapport aux autres routes? A partir de quel débit de circulation de camions lourds sur une route de terre passons-nous de "certains inconvénients" à "inconvénients graves"? Nous avons vécu plusieurs fois des situations où une circulation intensive de camions de matériaux en vrac rend la situation invivable pour les riverains, à cause d'une part de la poussière et du bruit, et d'autre part des conditions de circulation très dangereuses pour les résidents qui ont à se déplacer pour voir à leurs besoins à cause du nombre de camions à l'heure et de leur vitesse généralement excessive.

Nous ne pouvons accepter une mesure d'atténuation aussi partielle que celle proposée par le réalisateur de l'Étude d'impact. Il y a donc plusieurs questions que nous aimerions étudier avec les responsables de ce projet de votre Ministère afin d'obtenir des mesures d'atténuation adéquates. Nous croyons que les éléments que nous avons soulevé méritent une attention particulière et nous demandons une "médiation environnementale".

Espérant que vous donnerez suite à cette demande, nous vous prions d'accepter nos sincères salutations.



Richard Couture,  
555, 6<sup>e</sup> Rang,  
Saint-Wenceslas  
G0Z 1J0 QC

P.S. Vous trouverez ci-joint les noms et les adresses et les signatures des autres résidents du 6<sup>e</sup> Rang de Saint-Wenceslas qui appuient le second point de cette demande.

Nous appuyons la demande de médiation environnementale sur les impacts de la construction de l'autoroute 55 sur le milieu humain (point 2 de la lettre) du Sixième rang de Saint-Wenceslas.

-Numéro civique	Nom et prénom	Signature
965	Constant Claude	Claude Constant
965	Constant Colette	Colette Constant
905	Fiché Armand	Armand Fiché
905	Fiché Agathe	Agathe Fiché
555	Couture Richard	Richard Couture
555	Blackburn Marie-Claire	Marie-Claire Blackburn
545	Couture Yvon	Yvon Couture
545	Couture Madeleine	Madeleine C. Houde
480	Gariépy Marcel	Marcel Gariépy
440	Caron Margot	Margot Caron
430	Fiché Richard	Richard Fiché
430	Lampron Jocelyne	Jocelyne Lampron
250	Constant Hélène	Hélène Constant
250	Arcand Jean-Paul	Jean-Paul Arcand
210	Houle Mario	Mario Houle
210	Rheault Lise	Lise Rheault
100	Allard Fernand	Fernand Allard
100	Béland Nicole	Nicole Béland
		Rosane Landale





## ANNEXE 3

# La lettre des requérants à Monsieur Pierre Paradis signifiant leur satisfaction face à la médiation

(30 novembre 1992)



Saint-Wenceslas, le 30 novembre 1992

Monsieur Pierre Paradis,  
Ministre de l'Environnement,  
390, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage,  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4.

Objet: Médiation environnementale; prolongement de l'autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20

Monsieur le Ministre.

Nous aimerions Monsieur le Ministre, par la présente, vous faire part de notre acceptation des dernières propositions du Ministère des Transports du Québec concernant le sujet en titre. Notre lettre du 21 septembre dernier soulevait deux éléments, soit la présence d'une colonie d'une espèce de plante rare, l'Aster à feuilles de lin, à proximité de la zone de construction et les impacts des activités de construction de l'autoroute sur le milieu humain. Suite à une rencontre de médiation tenue à Saint-Célestin le 3 décembre dernier avec les représentants du Ministère du Transport, nous croyons avoir obtenu des réponses et des garanties suffisantes au sujet des deux sujets déjà mentionnés.

Nous voudrions vous remercier Monsieur le Ministre de nous avoir donné la possibilité d'exprimer nos opinions sur des sujets reliés à la qualité de l'environnement. En terminant, nous voulons porter à votre attention sur l'excellent travail de médiation effectué par Madame Saint-Gelais et son collaborateur Monsieur René Beaudet analyste.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos meilleurs sentiments.



Richard Couture,  
Représentant des requérants,  
555, 6<sup>ième</sup> Rang,  
Saint-Wenceslas, Qué  
G0Z 1J0

