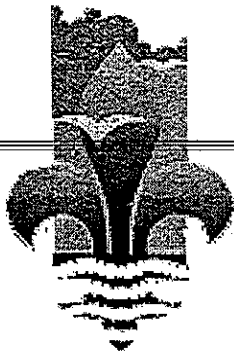


PR1

Contournement de la route 155 par le  
ministère des Transports  
La Tuque

6211-06-K7

# Évaluation environnementales



ENVIRONNEMENT  
ET FAUNE  
QUÉBEC

Avis  
de  
projet

## INTRODUCTION

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

---

---

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'Environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement et de la Faune de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'un façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'une des deux unités administratives responsables de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement et de la Faune  
*Direction des projets industriels et en milieu hydrique*  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222

Ministère de l'Environnement et de la Faune  
*Direction des projets en milieu terrestre*  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 81  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3900  
Télécopieur : (418) 644-8222

À l'usage du ministère de l'Environnement  
et de la Faune

Date de réception \_\_\_\_\_

Numéro de dossier \_\_\_\_\_

### 1. Promoteur

Adresse                      Ministère des Transports du Québec  
                                    Direction Mauricie — Centre du Québec  
                                    100, rue Laviolette, 4<sup>e</sup> étage  
                                    Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9

Téléphone                      (819) 371-6896

Télécopieur                      (819) 371-6136

Responsable du projet      Ginette Claude, biologiste  
                                    Direction générale de l'Ouest  
                                    Service du plan et des programmes  
                                    35, rue de Port-Royal Est, 5<sup>ième</sup> étage  
                                    Montréal (Québec) H3L 3T1

Téléphone                      (514) 873-4953

Télécopieur                      (514) 864-2155

### 2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu) \_\_\_\_\_ Sans objet \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_ Télécopieur \_\_\_\_\_

Adresse électronique \_\_\_\_\_

Responsable du projet \_\_\_\_\_

### 3. Titre du projet

Contournement de La Tuque

N° de projet : 20-6372-9242

#### 4. Objectifs et justification du projet

**Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.**

L'intervention visant à améliorer la route 155 à l'intérieur de l'agglomération de La Tuque a comme principaux objectifs:

- de corriger les déficiences géométriques ;
- d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers ;
- de limiter les nuisances induites principalement par la circulation lourde ; et,
- de soutenir le développement socio-économique de la région en assurant une meilleure desserte des pôles d'activité.

---

Avec sa dynamique actuelle des échanges, l'armature urbaine de La Tuque (développement tant linéaire que concentré) a comme conséquence de rendre très présente la circulation routière et d'autant plus le trafic lourd nécessaire à la desserte des entreprises industrielles et commerciales.

La route 155 et ses principaux carrefours dans La Tuque ne devraient pas faire face à des problèmes de capacité à court et moyen terme. En effet, les volumes actuels varient de 4 000 à 12 100 véhicules par jour alors que la croissance anticipée n'est que de 1% par an. Cependant, au chapitre du camionnage, la route supporte une circulation dense de camions (entre 450 et 780 camions chaque jour, selon les différents tronçons analysés) dont un peu plus du tiers (environ 250 camions par jour), sont en transit. Au nord de l'agglomération, cette proportion grimpe à plus de 50%.

En ce qui concerne la desserte de l'usine Cartons Saint-Laurent dans La Tuque, un changement récent d'itinéraire imposé aux camions a fait en sorte que le camionnage sur les rues Saint-François, Bostonnais et Saint-Michel s'est accrue d'une centaine, soit la même quantité qui, auparavant, empruntait la rue Commerciale. Par ailleurs, avec, d'une part, l'arrêt du flottage du bois sur le St-Maurice, d'autre part, la réalisation des projets de développement reliés à l'industrie forestière, — à titre d'exemple, mentionnons la création en 1995 de la nouvelle scierie de Rivière-aux-rats, localité située à une trentaine de kilomètres au sud de La Tuque —, la circulation lourde en transit dans La Tuque ou celle en direction de l'usine Cartons Saint-Laurent pourrait encore augmenter sensiblement (soit, respectivement de 66,6% et 23,5%).

Pour ce qui est de l'importante question de la sécurité routière, les données rassemblées ne révèlent aucune problématique majeure. Cependant, le diagnostic posé suite au bilan sur la gravité et les conditions environnementales des accidents a mis en évidence certains endroits sensibles et certains dysfonctionnements ayant à ce jour occasionnés un grand nombre d'accidents matériels.

#### Préoccupations du milieu

C'est de façon plus accentuée sur les rues Saint-François, Bostonnais ainsi que Saint-Michel que des nuisances environnementales telles les vibrations, les salissures, la poussière, l'éblouissement par les phares et le bruit sont davantage ressenties, touchant tant les résidants que les personnes fréquentant ces secteurs urbains de La Tuque. Ces nuisances qui déjà préoccupent fortement la population (c.f. pétition, résolutions municipales et orientations au schéma d'aménagement et au plan d'urbanisme), affecteront davantage le cadre de vie local et les résidants riverains au fur et à mesure que les prévisions d'augmentation du trafic lourd se concrétiseront.

## **5. Localisation du projet**

**Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.**

Localisation géographique. Aperçu général et détaillé (Voir annexes 1 et 2).

Lots et rangs où le projet est susceptible de se réaliser :  
Rang I : lots 16 à 25 incl. ; lots 34 et 35.  
Rang II : lots 25 à 35 incl.  
Cadastre du canton Malhiot  
Municipalité de La Tuque

---

---

## **6. Propriétés des terrains**

**Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.**

Aucune acquisition de lots n'a encore été entreprise pour ce projet. La tenure des terres est privée et publique (Voir annexe 2).

## **7. Description du projet et de ses variantes**

**(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)**

**Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).**

### **PROJET MIS DE L'AVANT: CONTOURNEMENT EST DE LA TUQUE — PASSAGE PAR LE CHEMIN WAYAGAMAC AVEC AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA ROUTE 155 (ANNEXE 2)**

Le Ministère prévoit contourner La Tuque à l'est en passant par le chemin Wayagamack. Une voie de virage construite au niveau du carrefour de ce chemin avec le boulevard Ducharme (route 155) en facilitera l'accès.

---

### **AMÉNAGEMENTS PRÉVUS (ANNEXE 2)**

Le point de raccordement nord du projet préliminaire se localise à proximité du camping municipal. Y est prévu l'aménagement d'un carrefour en « T » pouvant aussi comporter une voie de secours (approche et lit d'arrêt en gravier ; voir schémas A et B à l'annexe 3), vu une succession de pentes importantes (sur près de 3 km de longueur incluant une pente de 11% sur 1,0 km) dans le secteur. — D'ailleurs, cette topographie nécessitera la mise en place d'une aire de vérification de freins sur le point haut de la pente —. Par ailleurs, à la hauteur du rang des Hamelin, la dénivellation étant de l'ordre de 10 mètres, le Ministère prévoit y aménager un viaduc d'une longueur approximative de 60 mètres évitant du même coup l'expropriation d'un commerce.

Le profil longitudinal requiert l'aménagement de deux voies auxiliaires pour véhicules lents, l'une, en direction sud, l'autre, en direction nord, lesquelles apparaissent justifiées par la longueur et l'inclinaison des pentes ainsi que le pourcentage de camions estimé à 29% (incluant les camions desservant l'usine de Cartons Saint-Laurent). Compte tenu également de la pente dans le secteur concerné, le tracé passera au-dessus de la voie ferrée du C.N. au moyen d'un viaduc.

La seule amélioration apportée à la route 155 actuelle (variante C) concerne de fait son intersection avec le chemin Wayagamack et consiste en l'aménagement d'une voie de virage visant à faciliter l'accès des camions au chemin.

### **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET (ANNEXE 4)**

Étant donné la classification « nationale » de la route 155 et un débit journalier moyen annuel (DJMA) estimé à 1 660 véhicules / jour dont 595 camions à l'ouverture, le profil en travers retenu est de type C.

L'ensemble du parcours sera affecté d'une servitude de non accès sauf dans le secteur de l'intersection du chemin Wayagamack / boulevard Ducharme (route 155 actuelle).

## TRAVAUX

Ce contournement implique des travaux de terrassement, de déboisement et la pose de ponceaux standards ; il requiert des expropriations.

---

## **8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet**

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

La zone d'étude, telle qu'illustrée à l'annexe 2, couvre une partie du territoire de La Tuque, résultat de la fusion récente avec l'ancienne municipalité de Haute-Mauricie. Elle est délimitée au sud-ouest par la rivière Saint-Maurice, au nord-ouest, par le piedmont des Laurentides, au sud-est et au sud, par la Petite Rivière Bostonnais et, au nord-est, par les contreforts des Laurentides incluant les lacs du Pendu et à l'Ours (longitude 72° 45' 00" W). Au sud, elle s'étend jusqu'au pont de La Petite rivière Bostonnais à la limite des lots 47 et 48 du Rang I. La Rivière Bostonnais marque sa limite nord. Toutefois, en fonction des besoins d'analyse, les limites de cette zone seront agrandies pour certains aspects particuliers.

---

La ville de La Tuque proprement dite est encadrée à l'ouest par la rivière Saint-Maurice et à l'est par le relief accidenté des Laurentides. Son développement est donc linéaire et concentré le long de la route 155. Elle est délimitée à l'ouest, par la rivière St-Maurice et à l'est, par les contreforts des Laurentides, incluant les lacs du Pendu et à l'Ours. Au sud, elle est à toutes fins pratiques bornée par le chemin Wayagamack et le lac Panneton. La Tuque a une vocation industrielle qui se reflète dans les occupations de sa population. Ainsi, 30,9% de sa population oeuvrait en 1986 dans des industries manufacturières. Quant aux perspectives de développement économique de la région, elles sont toujours orientées sur la mise en valeur des ressources naturelles, l'extraction du bois et ses sciage et préparation.

Un autre secteur économique important pour la communauté de La Tuque est celui du développement touristique. La Tuque est un important lieu de transit pour les excursions de plein air dans l'arrière-pays (voyage de chasse et de pêche, excursions de motoneige, etc.).

Le site présente deux aspects différents. Le nord-est fait partie du plateau Laurentien et est constitué principalement de terrains montagneux et rocheux. Le couvert forestier se compose en majorité de peuplements mélangés alors que quelques lacs et cours d'eau arrosent le milieu naturel. Le sud-est du site est caractérisé par un développement urbain rattaché à la 155 et le sud-ouest, par l'aéroport de La Tuque entouré de terrains vacants.

Les contraintes physiques et du milieu naturel sont donc concentrées au nord-est. Les contraintes anthropiques se retrouvent dans la partie sud-est du site, vu l'importance de l'utilisation du territoire par la population humaine (activités industrielles, commerciales, résidentielles, de service,...).



## **9. Principaux impacts appréhendés**

**Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.**

Les principaux impacts appréhendés par la réalisation du projet sont pour le milieu naturel :

- la traversée de cours d'eau ;
- la perte de couvert végétal.

Ils sont, pour le milieu humain :

- l'expropriation de certaines propriétés ;
- l'accès à de nouveaux territoires pour l'urbanisation ;
- la modification des liens fonctionnels de l'agglomération ;
- la modification probable des activités commerciales sur la route 155 actuelle ;
- perturbation du secteur de villégiature du lac Panneton et modification de son potentiel de développement ;
- l'augmentation du niveau sonore pour certaines résidences ;
- l'affectation du paysage pour les utilisateurs de la route et pour les résidents du milieu riverain.

Durant la construction, les impacts appréhendés touchent la protection des plans d'eau et l'émission de poussière et de bruit pour les secteurs habités situés près de la nouvelle route. Les travaux peuvent aussi occasionner certaines perturbations pour la circulation.

## 10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Le scénario d'intervention souhaité par le milieu et étudié par le MTQ prévoit la construction de la voie de contournement en 2000 et 2001.

## 11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projets et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

---

Il n'y a pas de phases ultérieures à ce projet.

Une route d'accès à l'usine de Cartons Saint-Laurent Inc. est prévue pour construction à l'été 1998 (voir annexe 2).

## 12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Des rencontres concernant ce projet ont déjà été tenues avec les principaux intervenants du milieu. D'autres consultations pourraient avoir lieu si cela s'avérait nécessaire. Ainsi est envisagée la tenue de deux consultations publiques (l'une avec les principaux intervenants du milieu concerné et une deuxième avec la population touchée par le projet) organisées par le ministère des Transports suite au parachèvement du rapport préliminaire de l'étude d'impact. Les commentaires recueillis lors de ces consultations seront pris en compte pour la rédaction de la version finale de l'étude d'impact.

## 13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le

6 février 1998

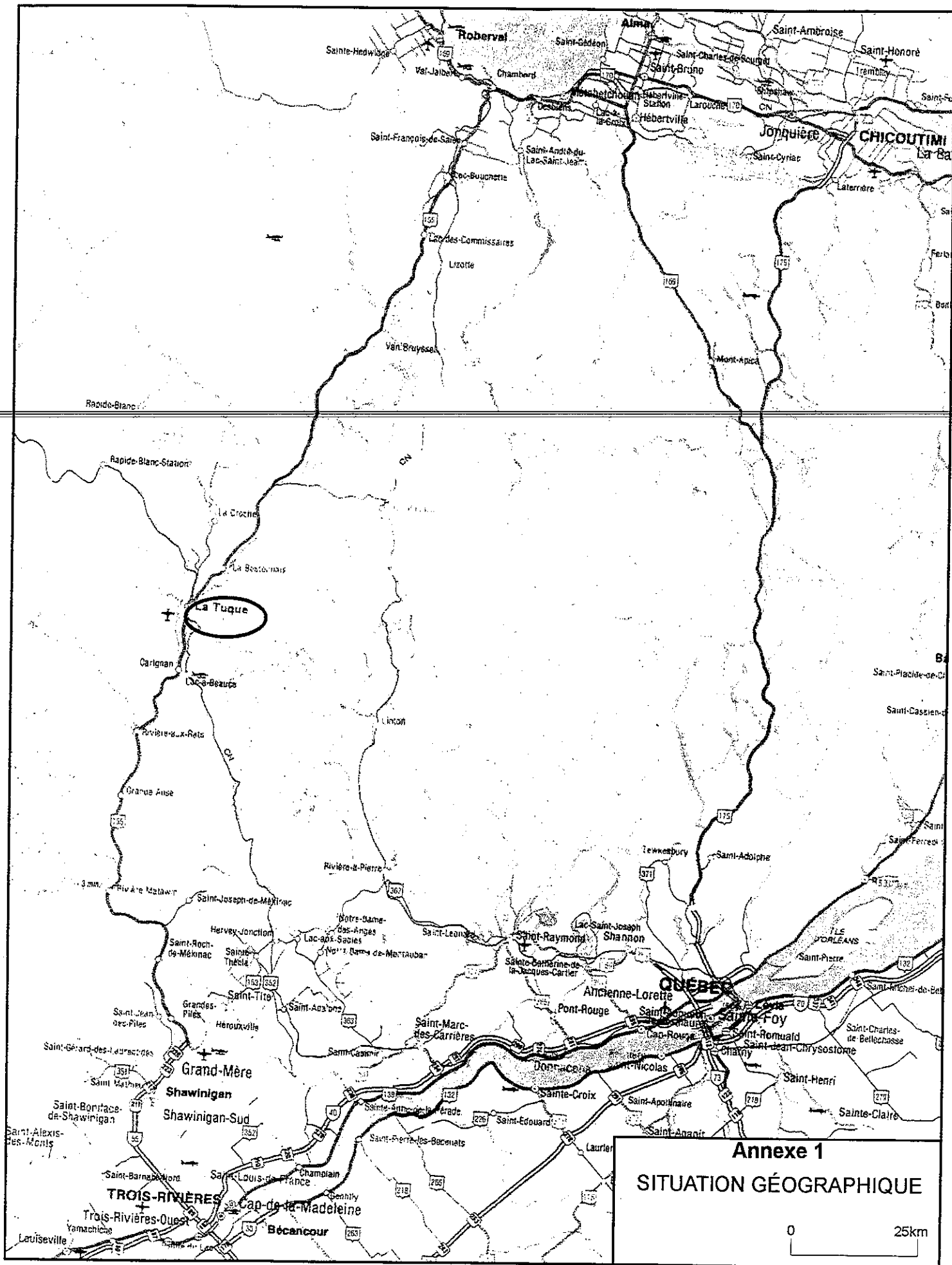
par

Paul Saint-Jacques

---

## **Annexe 1**

### **Contournement de La Tuque Localisation géographique du projet**



**Annexe 1**  
**SITUATION GÉOGRAPHIQUE**

0 25km

---

## **Annexe 2**

### **Description du tracé et des enjeux techniques**

---

Carte disponible en version papier  
dans les centres de consultation

---

### **Annexe 3**

#### **Carrefour en « T » Schémas à l'étude**

# SCHÉMA A

Camping municipal

EL. 492.5

Bretelle de sortie vers La Tuque

Route 155

Commerce  
C. Morissette Inc.

Carré

Rapport des Harrell

## LÉGENDE



Intersection voie de contournement / route 155

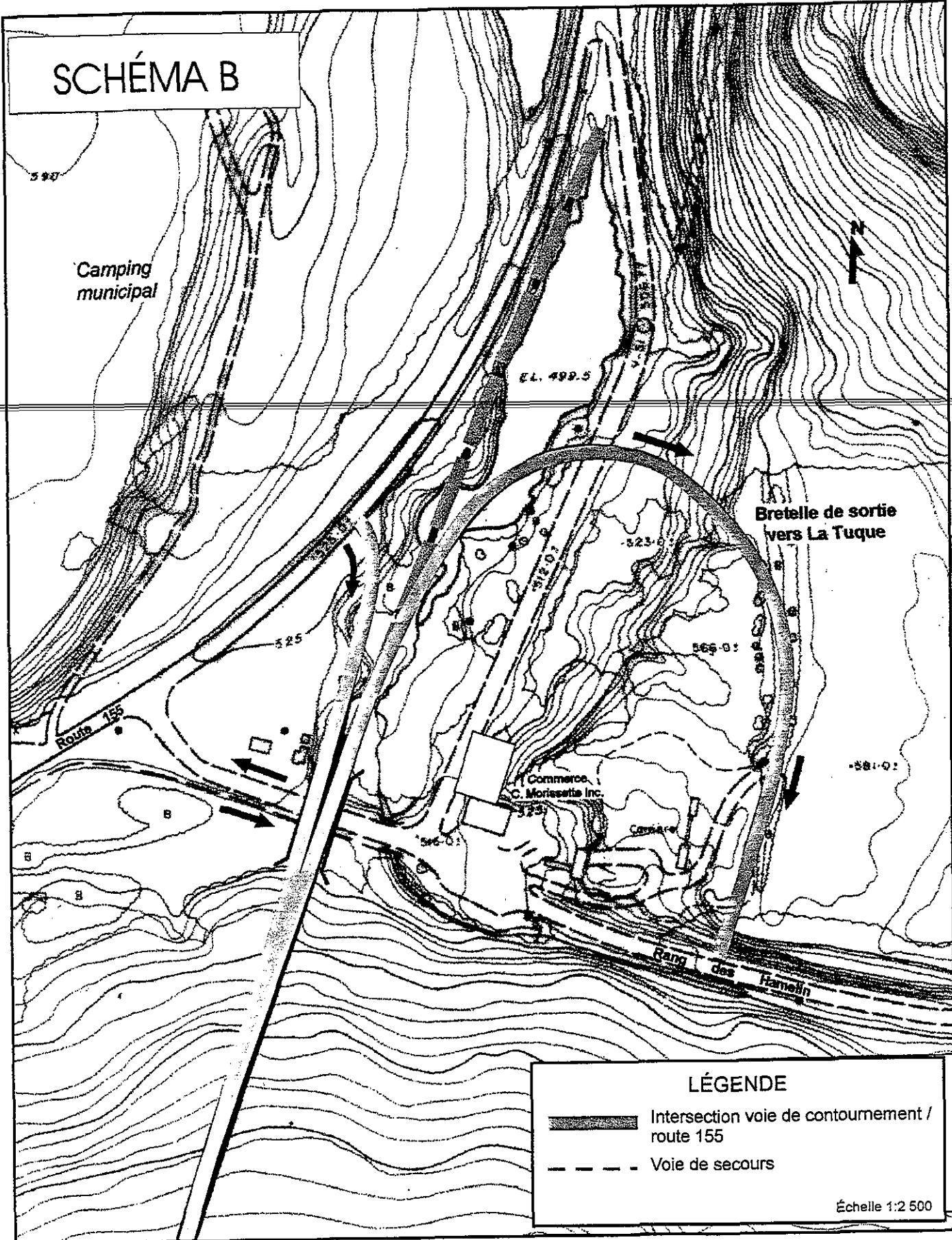


Voie de secours



Échelle 1:2 500



# SCHÉMA B



## LÉGENDE

-  Intersection voie de contournement / route 155
-  Voie de secours

Échelle 1:2 500

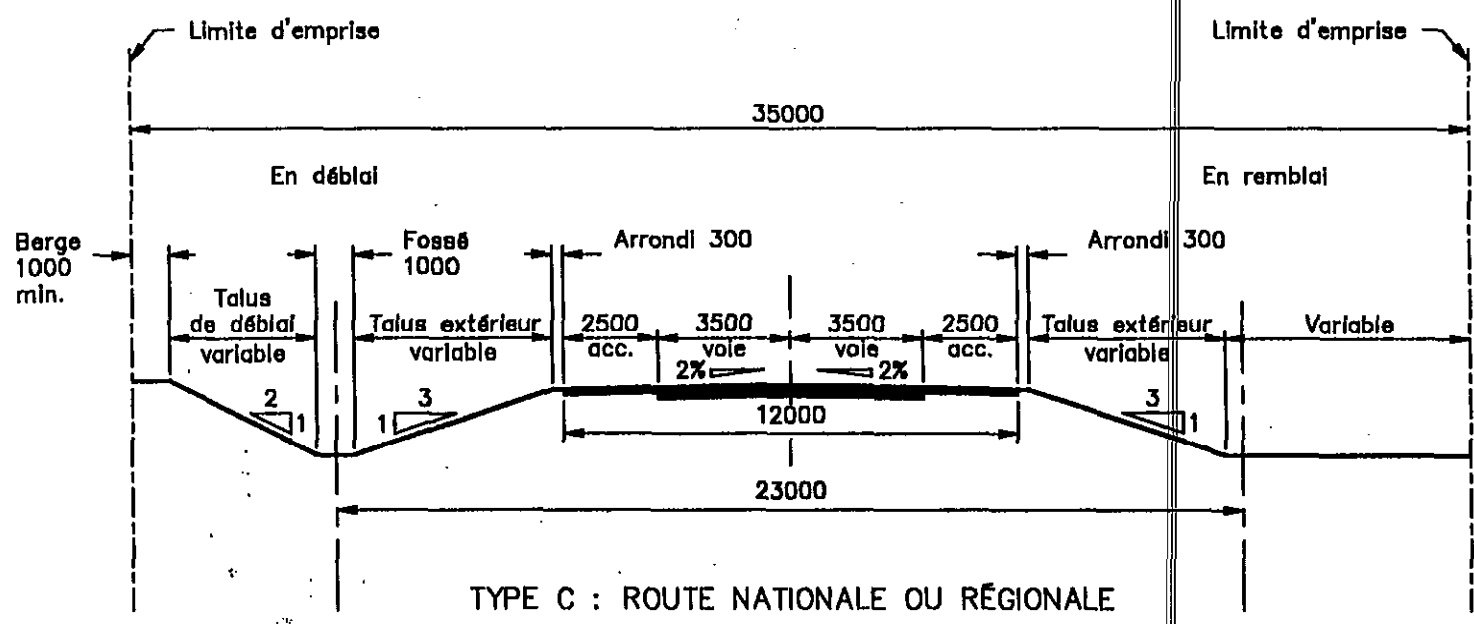
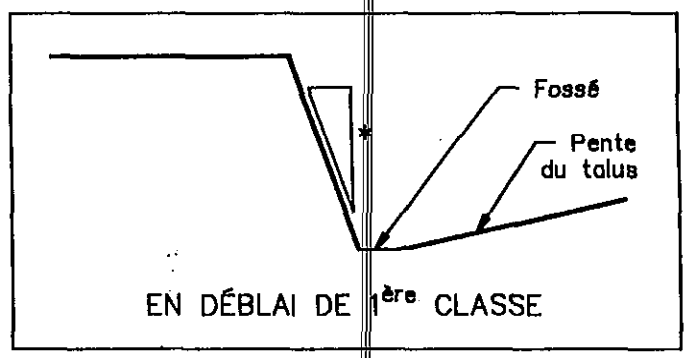
---

**Annexe 4**

**Profil en travers en milieu rural  
(Type C)**

**NORME**

ROUTE NATIONALE : D.J.M.A. 500 – 2000  
 ROUTE RÉGIONALE : D.J.M.A. > 2000




\* Pour les déblais de 1<sup>re</sup> classe se référer au Tome II – Construction routière, chapitre 1 «Terrassement».

**Notes :**

- lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une sur largeur de 1,3 m est requise en sur largeur à l'accotement;
- les cotes sont en millimètres.

**DESSIN NORMALISÉ**

**PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE C)**

Directeur général adjoint  
 Infrastructures et technologies  
  
 Jean-Pierre Tremblay, Ing.

1	I
5	Chapitre
003	Numero
96 05 09	Date