

**CONTOURNEMENT DE LA VILLE DE LA TUQUE
ROUTE 155
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DÉPOSÉE AU MINSTÈRE DE
L'ENVIRONNEMENT
DOSSIER 3211-05-358**

**CONTOURNEMENT DE LA VILLE DE LA TUQUE
ROUTE 155**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DÉPOSÉE
AU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

DOSSIER 3211-05-358

ADDENDA 1

**RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DE
L'ENVIRONNEMENT**

Préparé par :

Pierre Arnoux, urbaniste
Chargé de projet adjoint

Groupe HBA experts-conseils senc
150, rue Marchand, bureau 600
Drummondville (Québec)
J2C 4N1

Tél. : (819) 478-8191
Fax : (819) 478-2994
Courrier électronique : hbadrv@hba.qc.ca

DRUMMONDVILLE

OCTOBRE 2002

1. INTRODUCTION

Ce document présente les réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, concernant le projet de contournement de la Ville de La Tuque par la route 155 (dossier 3211-05-358). Ces questions et commentaires ont été reçus le 23 septembre 2002.

Ces réponses aux questions et commentaires font suite au dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement, concernant ce projet, en version préliminaire le 11 juillet 2002. ce document fait partie intégrante de l'étude d'impact et permettra au Ministère de juger de la recevabilité du projet.

2. QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. Introduction

Q Afin de compléter l'historique du projet, il serait intéressant de faire mention du tracé de la voie de contournement du trafic lourd tel qu'il avait été proposé par le Conseil du Travail de La Tuque en 1989?

R Le conseil municipal de La Tuque a demandé par voie de résolution au MTQ (voir annexe 2, résolution du 30 octobre 1989), la réalisation d'une étude sur une voie de contournement de La Tuque pour le trafic lourd. Toutefois, cette demande ne référerait à aucun tracé.

2. Mise en contexte du projet

Q 2.2.2 Programme d'amélioration de la route 155 du ministère des Transports du Québec, page 2-5 : En 1989, le MTQ prévoyait d'importants travaux d'amélioration de la route 155 entre Saint-Georges et La Tuque. Êtes-vous en mesure de préciser si la portion de la route qui traverse la ville de La Tuque a bénéficié de ces travaux ou d'autres améliorations depuis ce temps? Dans l'affirmative, quels en sont la nature et l'année de réalisation.

R Les travaux d'amélioration concernaient la route 155 à l'extérieur de la ville de La Tuque.

Q 2.2.3 Étude d'opportunité, page 2-6 : À la lecture de ce texte, nous en présumons que l'auteur est le MTQ. Est-ce bien le cas?

R L'étude d'opportunité a effectivement été réalisée par le MTQ

Q 2.2.3 Étude d'opportunité, page 2-7 : Dans le but de rehausser le niveau de compréhension des raisons ayant menées au rejet du tracé O, spécifier les impacts sur l'environnement de la rivière Saint-Maurice auxquels il est fait référence?

R Le point de départ de ce tracé était le pont de Rivière-aux-Rats, à 25 km au sud de La Tuque. Ce tracé, en milieu boisé, longeait le Saint-Maurice le plus près possible afin de diminuer les coûts. En plus des impacts liés à la proximité de la rivière, au déboisement et à la longueur du tracé, il faut ajouter que la route 155 actuelle n'aurait pas été fermée; deux axes routiers auraient longé la rivière ce qui aurait doublé les impacts liés en particulier à l'utilisation des produits déglaçants. De plus ce tracé nécessitait la reconstruction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice en amont du barrage de La Tuque.

Q 2.2.3 Étude d'opportunité, page 2-8 : En quoi est-ce que les tracés H et I sont désavantagés par rapport au tracé retenu sur les plans financiers et environnementaux?

R Les tracés H et I ont été tracés au tout début des études de faisabilité. Ces tracés ne tenaient pas compte des pentes du terrain naturel; il s'agissait d'une voie de contournement pour les camions seulement et pas la relocalisation de la route 155. Ces tracés n'avaient donc pas les mêmes contraintes qu'une route nationale en particulier en ce qui concerne les pentes. Compte tenu que le tracé actuel et les tracés H et I n'avaient pas les mêmes contraintes, il n'est pas possible de les comparer.

Q De plus, puisque les nuisances liées à la circulation lourde est mise en relation avec certains points de services identifiés comme étant des points sensibles (écoles, hôpital, centre de réadaptation et autres), leur localisation sur une carte permettrait une meilleure compréhension de la problématique du secteur urbain.

R La figure 3 : « Route 155 actuelle, problématique de circulation des véhicules lourds aux principales intersections » a été modifiée par l'ajout des zones sensibles. Cette figure est présentée à l'annexe 1.

Q 2.2.4 Avis concernant la possibilité de l'avenue de solution « Contournement Est modifié », page 2-8 : La servitude de non accès devant être associée au nouveau tracé touche-t-elle exclusivement le développement commercial ou le résidentiel également?

R La servitude de non accès s'applique à tous les types d'aménagement, commercial, résidentiel ou autres.

Q 2.2.6 Étude d'impact sur l'environnement de 1998-1999, page 2-10 : L'étude d'impact qui a été commencée en 1998 n'a pas été complétée compte tenu que le tracé présentait des contraintes techniques non favorables à la poursuite du projet. Ce tracé a donc été modifié afin de rajuster le profil pour qu'il soit inférieur à 7 %. Ce tracé a été rejeté par la population lors d'une présentation publique le 1^{er} novembre 1999. Quel était le tracé alors proposé, en quoi était-il différent du tracé qui avait alors fait consensus et quels ont été les motifs du rejet?

R Le tracé modifié correspondait globalement au premier tracé mais avec des pentes réduites (inférieures à 7 %) ce qui entraînait des coupes dans le roc énormes. Le tracé a été rejeté par la population qui voulait un contournement complet de l'agglomération de La Tuque.

Q 2.2.7 Autres variantes de contournement par l'est, page 2-11 : Toujours dans le but de rehausser le niveau de compréhension, décrivez les contraintes techniques et de géométrie liées à la présence de l'aéroport et qui ont menées au rejet du tracé C.

R Ce tracé présentait en premier lieu une triple courbe alors que la route 155 actuelle est droite sur cette section. La jonction sud avec la route 155 nécessitait de plus des remblais importants en raison de la dénivellation existante. La zone de l'aéroport présente également une aire dégagée, sans arbres, ce qui causait des problèmes d'enneigement (pas de barrière naturelle). Les couloirs aériens des aéroports présentent également des contraintes d'aménagement. Enfin ce tracé nécessitait des expropriations et entraînait la relocalisation des pistes de ski de fond et de motoneige.

Q 2.2.8 Nouveau consensus et résolution municipale, page 2.12 : On mentionne que la réalisation de la bretelle d'accès au lac Panneton ne pourra être assumée financièrement par le MTQ puisqu'elle est qualifiée de locale. Dans un contexte de décroissance de la population de la ville de La Tuque, quels pourraient être les coûts de réalisation de cette infrastructure et le montant devant être assumé par chacun des résidents?

R Les coûts de construction sont estimés à 1,5 million de dollars. Considérant le nombre de ménage à La Tuque (5319), le coût par ménage serait de l'ordre de 280 \$.

Q 2.5 Problématique et justification du projet - Les débits de circulation, page 2-23 : On y parle du projet de relocalisation du site d'enfouissement régional de La Tuque. Où est situé le site actuel et où projette-t-on de le relocaliser ? Y aura-il une incidence sur la circulation sur la route 155 actuelle ou future?

R Le site d'enfouissement sanitaire de la ville de La Tuque est localisé sur le chemin des Pionniers, juste au nord de la zone d'étude. Ce site va fermer d'ici une ou deux années. Les déchets seront dorénavant transportés au site d'enfouissement de Saint-Étienne-des-Grès situé entre Shawinigan et Trois-Rivières. La ville a construit un poste de transbordement, également sur le chemin des Pionniers, à environ 1 km de la route 155. Le transfert des déchets a commencé et 2 camions de 80 m³ par semaine sont acheminés vers Saint-Étienne-des-Grès. Actuellement, seuls les déchets sanitaires sont acheminés. Le site actuel accueille encore les matériaux secs. D'ici un ou deux ans, les matériaux secs seront également acheminés vers Saint-Étienne-des-Grès. Les camions pourront facilement emprunter la voie de contournement et éviteront la traversée du centre-ville.¹

Q 2.8 Calendrier des travaux, page 2-31 : Êtes-vous en mesure de détailler le calendrier de réalisation des travaux?

R Le détail du calendrier des travaux dépend des disponibilités budgétaires et de la date des autorisations délivrées par le ministère de l'Environnement. À ce stade ci, seule la durée globale des travaux, 4 ans, peut être donnée.

¹ Communication téléphonique, Gilles Matte, Services Techniques, Ville de La Tuque (23-09-02)

Q *En ce qui a trait au choix de la variante de tracé, il y aurait lieu de procéder à une évaluation comparative et objective des variantes E, A-F et A-B-D, basée sur l'identification des éléments sensibles et discriminants du milieu ainsi que sur l'appréciation des impacts environnementaux. La présentation en opposition des avantages et désavantages de chacune d'elles apporterait également des éléments d'information offrant un meilleur éclairage. (Se référer à l'analyse comparative des variantes dans l'étude d'impact des projets des autoroutes 30 et 70).*

R Les tracés A, B, D, E et F ont été rejetés par la population dès leur présentation; ils n'ont alors pas fait l'objet d'analyse environnementale détaillée.

3. Description du milieu récepteur

Q **3.2.5 Caractérisation environnementale préliminaire des sols, page 3-5 : Suite aux explications données, doit-on conclure qu'il n'y aura pas d'étude de caractérisation des sols plus approfondie ?**

R Il n'y a effectivement pas lieu de réaliser des études de caractérisation approfondies.

Q **3.4.1 Caractéristiques socio-économiques, page 3-13 : Afin de traiter plus amplement de l'économie du territoire à l'étude et de ses perspectives, puisque cet élément constitue un enjeu déterminant dans le projet, référer au plan d'action local pour l'économie et l'emploi préconisé par le Centre local de développement (CLD).**

R Le CLD a le mandat d'élaborer un plan d'action local² pour l'économie et l'emploi. Le plan 2002 identifie le développement des secteurs suivants :

- Entreprises manufacturières
- Social
- Jeunesse
- Commercial
- Soutien au travail autonome
- Rural
- Organisationnel
- Communication et promotion

² Communication téléphonique, Danielle Rémillard, Directrice du CLD, (24-09-02).

- Communication et animation du milieu
- Touristique
- Formation et main d'œuvre

Concernant les entreprises manufacturières, le plan d'action vise à :

- Assurer le fonctionnement d'un mécanisme d'expansion et de rétention d'entreprises;
- Accélérer des projets d'investissement;
- Rehausser les capacités concurrentielles des entreprises;
- Développer la filière des industries du bois.

Les actions prévues pour rencontrer ces objectifs concernent la formation, la prospection d'investissements, la réalisation d'études et d'analyse, etc.

Concernant le secteur commercial, l'objectif est de susciter et de faire la prospection de projets commerciaux. Les actions concernent la prospection d'investisseurs, la réalisation du plan de développement commercial, le support technique et financier des projets de démarrage et organiser des activités d'information ou de formation.

Concernant le secteur touristique le plan d'action vise à assurer le développement des entreprises, des projets, des infrastructures touristiques et leur promotion, ainsi que celle de la totalité du territoire. Le développement de ce secteur se fait conjointement avec la MRC.

Notons que les actions prévues dans l'ensemble du plan d'action ne concernent pas des projets d'infrastructures.

Q 3.4.1 Caractéristiques socio-économiques, démographie, page 3-13 : Vous mentionnez ici les réserves amérindiennes de la MRC. Situez-les par rapport à la zone d'étude, décrivez les activités autochtones qui se déroulent à l'intérieur de la zone, le cas échéant, ainsi que les impacts éventuels du projet sur celles-ci.

R La communauté autochtone dans la MRC du Haut-Saint-Maurice est principalement constituée d'Atikamekws, concentrés dans 2 réserves, soit : Obedjiwan et Weymontachie et comptent 2 320 personnes. Wemontachie se situe à une centaine de kilomètre au nord-ouest de La Tuque, tandis que Obedjiwan est situé au nord du réservoir Gouin à plus de 250 km de La Tuque. Une autres réserve, Coucoucache est aussi présente, mais inhabitée. L'accès à ces réserves se fait par les routes forestières 25 (T-461) et 10 (T-450). Ces deux routes rejoignent la route 155 au nord de la zone

d'étude. La ville de La Tuque constitue la principale destination des habitants de ces réserves (commerces et services). À La Tuque, il y aurait environ 350 résidents autochtones. La Tuque est également le siège du conseil de la nation Atikamekw. Aucune activité autochtone ne se déroule dans la zone d'étude.

La voie de contournement n'aurait ainsi aucun impact sur les activités autochtones.

Q 3.4.2.2 Caractéristiques économiques des commerces sondés, page 3-24 : au paragraphe c) : N'y aurait-il pas lieu d'y inscrire totale à la place de locale?

R Le paragraphe c) devrait effectivement se lire : Camionneurs représentant entre 25 % et 30 % de la clientèle totale

Q 3.4.5 Exploitation forestière : Terres publiques, page 3-47 : Afin de mieux qualifier la zone à l'étude et de soupeser l'impact de la coupe forestière devant être faite pour construire la route de contournement, compléter la cartographie de l'état actuel des peuplements (ex. : peuplements anciens, coupe récente, plantation, coupe prévue d'ici 5-10 ans, coupe prévue d'ici 10-15 ans, etc.).

R Nous ne pensons pas que la cartographie forestière devrait être plus détaillée pour les raisons suivantes :

- La cartographie actuelle identifie déjà les peuplements matures (ayant une valeur commerciale). Il n'y a pas également d'intervention prévue dans les terres publiques (coupe, plantation, etc.) dans la zone d'étude selon le plan quinquennal du MRN 2000-2005. Les impacts du déboisement liés à la construction de la voie de contournement ont de plus été identifiés.
- Considérant l'ensemble de la zone d'étude (500 m, de part et d'autre du tracé projeté), le corridor de la route 155 est identifiée comme zone d'intérêt esthétique par le schéma d'aménagement de la MRC et une protection du couvert forestier s'applique le long de cette route. Cette protection s'appliquerait également pour la future route. Un règlement d'abattage selon le type de peuplement forestier a été émis par la MRC. Selon ce règlement³ dans une distance de 0-200 m de part et d'autre de la route, la coupe à blanc (plus de 60 % des arbres de valeur commerciale d'un peuplement forestier) est interdite. De 200 à 500 m, les coupes devront se limiter à 33 % de la superficie boisée visible sauf dans les pentes de plus de 30 % où la coupe à blanc sera interdite. Ces dispositions s'appliquent sur les

³ Normes générales concernant l'abattage d'arbres et la protection du couvert forestier, MRC du Haut-Saint-Maurice, Schéma d'aménagement de la MRC, document complémentaire, 1999.

propriétés privées qui constituent la plus grande partie de la zone d'étude. En territoire public, ce sont les modalités d'intervention en milieu forestier qui s'appliquent (coupes sélectives seulement dans une bande de 30 m), toutefois les dispositions du règlement d'abattage seront prises en compte par la MRC, lors de l'étude des plans d'aménagement forestier sur forêt publique.

En vertu du règlement d'abattage des arbres de la MRC, le déboisement serait limité dans la zone d'étude.

6. Analyse des impacts de la variante sélectionnée

Q 6.2.1 Impacts sur le milieu naturel : perte de couvert forestier et d'habitat faunique Il est mentionné que la perte de 67 hectares d'habitat faunique aura un impact moyen. Selon la grille d'estimation utilisée dans la méthodologie décrite d'évaluation des impacts, quels éléments viennent appuyer cette conclusion?

R La valeur intrinsèque du couvert forestier a été identifiée comme faible ; il ne s'agit pas en effet de peuplements matures et d'intérêt. Toutefois considérant son rôle d'habitat pour la faune et son importance pour le paysage, une valeur environnementale moyenne a été attribuée à cet élément. Selon la grille d'évaluation 6.2, avec un degré de perturbation fort et une valeur environnementale moyenne, l'intensité de l'impact est jugé moyen. Considérant son étendue locale et son caractère permanent l'impact est jugé moyen.

Q 6.2.2 Impacts sur le milieu humain, page 6-15 : Dans le contexte de décroissance démographique de la ville de La Tuque, quel sera l'impact des coûts d'entretien de l'actuelle route 155 sur le budget municipal, et par conséquent, sur les taxes des résidents?

R Les coûts d'entretien annuels sont de 106 000 \$ pour les 11,2 km du tracé dans la ville de La Tuque. Si ce montant était transféré aux résidents, l'impact par ménage serait de 19,50 \$.

Le budget de la Ville de La Tuque s'élève à 14 295 000 \$⁴ (le budget étant équilibré, ce montant correspond aussi bien aux recettes qu'aux dépenses). L'entretien actuel de la route 155 correspond ainsi à 0,74 % du budget. Les dépenses en immobilisations prévues en ce qui concerne la réfection des rues, des trottoirs, du pavage et de

⁴ Communication téléphonique, Yves Tousignant, Greffier, Ville de La Tuque, (03-10-02).

l'éclairage public s'élèvent à 222 000 \$ en 2002, 318 000 \$ en 2003 et 178 000 \$ en 2004.

Le coût d'entretien de l'actuelle route 155 représente ainsi une faible part du budget de la ville. De plus, si nous supposons que cette route disparaissait complètement, cela ne changerait rien aux coûts fixes que la ville doit supporter en termes d'employés de voirie etc. Par contre, en termes de coûts d'entretien, on peut penser en termes d'asphalte, de coût de nettoyage, de supervision policière et de coûts de déneigement. Comme plusieurs de ces items doivent entrer dans un appel d'offre global (par ex pour l'asphaltage), les coûts supplémentaires (i.e. coût de la 155) ne devraient pas être très importants.

Q 6.2.2 Impacts sur le milieu humain, page 6-17 : Considérant que la fragile économie de La Tuque stagne depuis près de 20 ans; que l'évolution démographique est à la baisse et que cette région est vulnérable aux pertes d'emplois; que le projet vise à soutenir le développement socio-économique de la région, évaluer le pourcentage de pertes (revenus et emplois) potentiellement encourues par les commerces situés le long de l'actuelle route 155 par rapport aux autres secteurs de l'économie de la ville.

R Le projet ne vise pas prioritairement à soutenir le développement économique de La Tuque mais principalement à réduire les nuisances pour les résidents de La Tuque et améliorer la sécurité. Dans notre rapport, nous quantifions le nombre de perte potentielle d'emplois résultant de ce contournement (120). Quant aux pertes de revenus, le questionnaire ne nous permet pas de le quantifier étant entendu que certains commerces nous ont répondu en disant qu'ils mettraient fin à une ou plusieurs lignes d'activités (dont on ne connaît pas l'importance relative du chiffre d'affaires dans le commerce) alors que d'autres vont au contraire augmenter leurs heures d'affaires ou encore offrir de nouveaux services (dont le potentiel en termes de revenus ne sont pas estimés).

Une consultation publique a été tenue le 27 février 2002. Un des thèmes de l'atelier était l'activité commerciale. Cette consultation n'a pas permis non plus de dégager l'impact économique réel du projet.

7. Mesures générales de protection de l'environnement

Q Êtes-vous en mesure de préciser l'utilisation du bois de valeur commerciale qui pourrait se retrouver sur les lots privés acquis par le promoteur ou pour lesquels des compensations financières seraient accordées par celui-ci?

R Trois cas de figures sont possibles :

- Pour les terres publiques, les volumes de bois dans l'emprise seront exploités par le détenteur du CAAF dans ce secteur soit la compagnie Abitibi Consolidated.
- Pour les terres privées, deux cas sont possibles :
 - Avant l'acquisition de l'emprise, le propriétaire effectue la coupe sur son terrain et dispose du bois; dans ce cas il ne sera pas compensé pour les pertes forestières.
 - Si le propriétaire ne veut pas effectuer les coupes sur son terrain, l'entrepreneur chargé du déboisement disposera du bois de valeur commerciale. Dans ce cas, le propriétaire recevra des compensations financières.

ANNEXE