



**RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE SUBSTITUT
POUR DES
PROJETS D'ENVERGURE RESTREINTE LIÉS AUX TRANSPORTS**

Préparé pour :

Transports Canada

Préparé par :

**Highwood Environmental Management Limited
Calgary, Alberta**

Juin 2008

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES ET ACRONYMES	iv
GLOSSAIRE DES TERMES TECHNIQUES.....	v
1.0 INTRODUCTION.....	1-1
1.1 Contexte et objet.....	1-1
1.2 L'examen préalable et la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>	1-2
1.3 Raison d'être du rapport d'examen préalable substitut	1-3
1.4 Consultations	1-5
1.5 Registre canadien d'évaluation environnementale	1-5
2.0 PROJETS VISÉS PAR L'EXAMEN PRÉALABLE TYPE.....	2-1
2.1 Projets visés par le rapport d'examen préalable substitut.....	2-1
2.1.1 Déclencheurs LCEE	2-1
2.2 Projets non visés par le REPS	2-2
3.0 DESCRIPTION DE LA CATÉGORIE DE PROJETS.....	3-1
3.1 Description des sous-catégories de projet et des activités connexes	3-1
3.1.1 Construction.....	3-1
3.1.2 Exploitation.....	3-9
3.2 Calendrier d'exécution saisonnier et durée des projets d'envergure restreinte liés aux transports.....	3-9
4.0 EXAMEN ENVIRONNEMENTAL.....	4-1
4.1 Processus.....	4-1
4.2 Cadre environnemental type.....	4-1
4.2.1 Qualité de l'air	4-2
4.2.2 Terrain, topographie et sols	4-3
4.2.3 Ressources en eau	4-3
4.2.4 Habitats et espèces terrestres	4-3
4.2.5 Ressources culturelles et patrimoniales.....	4-3
4.3 Cadrage des composantes valorisées de l'écosystème (CVE).....	4-3
4.4 Délimitation de la zone d'étude.....	4-4
4.5 Effets potentiels sur l'environnement	4-7
4.5.1 Qualité de l'air	4-7
4.5.2 Terrain et topographie	4-7
4.5.3 Sols	4-7
4.5.4 Hydrologie de surface	4-8
4.5.5 Qualité de l'eau de surface	4-8
4.5.6 Qualité et quantité de l'eau souterraine	4-8
4.5.7 Habitats et espèces aquatiques.....	4-8
4.5.8 Habitats et espèces terrestres	4-8
4.5.9 Ressources culturelles et patrimoniales.....	4-9

4.5.10	Utilisation des terres et des ressources	4-9
4.5.11	Santé et conditions socio-économiques.....	4-9
4.6	Pratiques de gestion optimales (PGO)	4-9
4.7	Analyse et prévision des effets résiduels sur l'environnement	4-10
4.6	Effets potentiels de l'environnement sur le projet.....	4-27
4.7	Effets cumulatifs.....	4-27
4.7.1	Interactions entre des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS	4-28
4.7.2	Interactions entre des projets visés par le présent REPS et d'autres projets de construction routière non visés par le présent REPS	4-28
4.7.3	Interactions entre les projets visés par le présent REPS et les activités d'exploitation du réseau de transport	4-28
4.7.4	Interactions entre les projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS et les projets et activités exécutés à l'extérieur de l'emprise routière.....	4-28
4.7.5	Résumé de l'évaluation des effets cumulatifs.....	4-29
5.0	RÔLES ET RESPONSABILITÉS	5-1
5.1	Coordination fédérale.....	5-1
5.1.1	Autorités responsables.....	5-1
5.1.2	Autorités fédérales	5-1
5.2	<i>Coordination à l'échelle provinciale et territoriale</i>	5-1
5.3	Le promoteur	5-2
6.0	PROCÉDURE DE MODIFICATION DU RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE SUBSTITUT.....	6-1
6.1	Durée d'application.....	6-1
6.2	Procédure de modification	6-1
7.0	RÉFÉRENCES.....	7-1
7.1	Documents de base	7-1
7.2	Examens préalables en vertu de la <i>LCEE</i>	7-1
7.3	Examens préalables types	7-2
ANNEXE A	Photographies et dessins illustrant divers projets d'envergure restreinte liés aux transports	

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1	Projets visés par le rapport d'examen préalable substitut.....	2-4
Tableau 2.2	Critères d'exclusion (<i>LCEE – Règlement de 2007 sur la liste d'exclusion</i>).....	2-5
Tableau 3.1	Activités de projet types.....	3-3
Tableau 3.2	Activités de projet types (<i>suite</i>).....	3-5
Tableau 4.1	Système de cotation utilisé pour déterminer l'importance des effets résiduels sur l'environnement après l'application des pratiques de gestion optimales.	4-2
Tableau 4.2	Interactions possibles entre les activités de projet et les CVE	4-5
Tableau 4.4	Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI)	4-12
Tableau 4.5	Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes.....	4-18
Tableau 5.1	Exigences en matière d'information sur le projet.....	5-3

SIGLES ET ACRONYMES

AF	Autorité fédérale
AR	Autorité responsable
CO	Monoxyde de carbone
COSEPAC	Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
COV	Composé organique volatil
CVE	Composante valorisée de l'environnement
EC	Environnement Canada
EE	Évaluation environnementale
ENI	Effet néfaste important
INFC	Infrastructure Canada
LCEE	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i>
MIN	Effet néfaste mineur ou atténuable
MPO	Pêches et Océans Canada
NEG	Effet négligeable
NOx	Oxydes d'azote
PGO	Pratiques de gestion optimales
REPS	Rapport d'examen préalable substitut
SC	Santé Canada
STI	Systèmes de transport intelligents
TC	Transports Canada

GLOSSAIRE DES TERMES TECHNIQUES

Eau peu profonde	Comprend les cuvettes, les dépressions ou les étangs ainsi que les terres humides qui se trouvent le long des zones riveraines, côtières ou lacustres, la végétation submergée et les plantes à feuilles flottantes. (<i>Système de classification des terres humides du Canada</i> , 2006)
Emprise	Empiètement permanent d'une route ou d'une autoroute, incluant la chaussée, les accotements, les remblais, les fossés ou les bassins de drainage (Ministère des Transports de l'Ontario, 1997).
Habitat du poisson	Frayères, aires d'alevinage, de croissance et d'alimentation et routes migratoires dont dépend, directement ou indirectement, la survie des poissons (<i>Loi sur les pêches</i> 1985), c.-à-d., plans d'eau de catégorie A, de catégorie B et de catégorie C.
Plan d'eau de catégorie A	Vulnérabilité maximale – les habitats sont suffisamment sensibles pour être endommagés par tout type d'activité à l'intérieur du plan d'eau; les habitats répertoriés sont essentiels à la viabilité de la population de poissons du secteur (Environnement Alberta, 2007).
Plan d'eau de catégorie B	Vulnérabilité élevée – les habitats sont suffisamment sensibles pour risquer d'être endommagés par tout type d'activité à l'intérieur du plan d'eau; les habitats répertoriés sont importants pour assurer la viabilité de la population de poissons du secteur (Environnement Alberta, 2007).
Plan d'eau de catégorie C	Vulnérabilité modérée – vaste répartition des habitats où vivent les populations locales de poissons; les habitats sont suffisamment sensibles pour risquer d'être endommagés par des activités non limitées à l'intérieur du plan d'eau (Environnement Alberta, 2007).
Plan d'eau de catégorie D	Faible vulnérabilité – aucune des espèces de poisson définies dans le Code de pratique n'est présente (Environnement Alberta, 2007).
Plan d'eau	S'entend notamment des lacs, des canaux, des réservoirs, des océans, des rivières et leurs affluents ainsi que des terres humides ? s'étendant jusqu'à la laisse ou limite annuelle des hautes eaux ?, à l'exclusion des étangs de traitement des eaux usées ou des déchets, des étangs de résidus miniers ainsi que des réservoirs d'irrigation artificiels, des étangs-réservoirs et des fossés qui ne contiennent pas d'habitat du poisson au sens du paragraphe 34(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> . (<i>Règlement de 2007 sur la liste d'exclusion de la LCEE</i>)
Poisson	Comprend les mollusques, les crustacés et les animaux marins, ainsi que leurs œufs, le frai et le naissain (<i>Loi sur les pêches</i> 1985).

Substance nocive

Toute substance qui, si elle était ajoutée à l'eau, altérerait ou contribuerait à altérer la qualité de celle-ci au point de la rendre nocive pour le poisson ou son habitat (*Loi sur les pêches* 1985).

Terre humide

Un terrain saturé d'eau assez longtemps pour favoriser les processus de terres humides ou aquatiques caractérisés par des sols mal drainés, une végétation hydrophyte (c.-à.-d. les plantes qui poussent dans l'eau) et différentes formes d'activité biologique adaptées à un milieu humide ». Les terres humides comprennent les bogs, les fens, les marécages, les marais et les eaux peu profondes (normalement moins de 2 m de profondeur) comme ils sont définis par le *Système de classification des terres humides du Canada* publié par le Groupe de travail national sur les terres humides du Comité canadien de la classification écologique du territoire (1987). (Politique fédérale sur la conservation des terres humides, 1991)

1.0 INTRODUCTION

1.1 Contexte et objet

La mission de Transports Canada est d'établir et d'administrer des politiques, des règlements et des services visant à doter le Canada du meilleur réseau de transport qui soit – un réseau sécuritaire, efficace, abordable, intégré et respectueux de l'environnement.

Au cours des dernières années, Transports Canada (TC) a investi des sommes importantes dans l'infrastructure des transports, établissant des programmes de financement qui visent les différents éléments du réseau des transports à l'échelle du pays. Figurent au nombre des programmes de contribution présentement administrés par TC :

- Le programme stratégique d'infrastructures routières, qui vise la mise en œuvre sur le réseau routier national de projets liés aux transports axés sur l'atteinte des objectifs suivants : soutenir le commerce, le tourisme et l'investissement au Canada; favoriser la mise en place d'un réseau de transport de surface fiable, efficace et environnementalement durable; encourager l'utilisation de technologies du transport et de l'information novatrices; améliorer la qualité de vie des Canadiens. Le réseau routier canadien comprend 24 449 kilomètres de routes d'importance nationale qui constituent d'importants liens interprovinciaux ou internationaux.
- Le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui vise à augmenter la capacité et l'efficacité du réseau de transport qui appuie le commerce avec la région de l'Asie-Pacifique.
- Le Programme de démonstration en transport urbain, qui appuie le développement et l'intégration de stratégies, d'outils de planification en transport et de pratiques optimales, pour réduire les émissions de GES; et constitue un réseau national proactif de diffusion d'information sur des stratégies efficaces de réduction des GES, pour un transport urbain durable.

Transports Canada administre aussi, conjointement avec Infrastructure Canada (INFC), les projets liés aux transports réalisés dans le cadre des programmes suivants :

- Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, qui est axé sur des projets d'envergure nationale et régionale, portant notamment sur les routes et les transports en commun, dans des secteurs indispensables au soutien de la croissance économique et à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens, souvent dans les régions urbaines. Ses objectifs sont les suivants : assurer le déplacement sécuritaire et rapide des personnes et des biens sur les principales voies de transport terrestre du Canada; réduire la production d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques; favoriser un développement urbain efficace; promouvoir l'activité économique, y compris le tourisme; enfin, promouvoir l'utilisation de technologies et de méthodes novatrices propres à réduire au minimum les émissions de gaz à effet de serre.
- Le Fonds sur l'infrastructure frontalière, qui est axé sur la portion du réseau de transport située à moins de 100 km de la frontière Canada-États-Unis, vise à améliorer la sécurité, à réduire la congestion et à améliorer les liens entre les systèmes, de même que

l'efficacité aux postes frontaliers. Il donne suite à l'engagement du Canada d'alléger les problèmes aux postes frontaliers terrestres, comme la congestion routière, et de continuer à faciliter les échanges commerciaux intenses entre le Canada et les États-Unis.

Ces programmes s'appliquent à différents types de projets mis en œuvre à l'échelle du Canada, dans toutes les provinces et tous les territoires, tant dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Dans tous les cas, le réseau des transports relève des provinces et des municipalités, et n'appartient pas à TC, pas plus qu'il n'est exploité par TC. La plupart des initiatives financées dans le cadre de ces programmes sont des « projets » au sens de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)* et nécessitent une évaluation environnementale (EE). Nombre d'entre eux sont des projets d'envergure restreinte liés au transport, qui entraînent en général des effets environnementaux prévisibles, bien compris et qui peuvent être atténués. L'examen préalable substitut permet d'accélérer l'évaluation de ces petits projets de construction et d'affecter les ressources ainsi dégagées aux projets de plus grande envergure.

Le présent rapport d'examen préalable substitut s'applique à deux sous-catégories de projets :

- *Projets de systèmes de transport intelligents (STI)* – Les projets de STI comportent l'application de technologies, comme les panneaux à messages variables et les systèmes de surveillance en circuit fermé, destinées à rendre les systèmes de transport plus sécuritaires, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement. Les projets de STI sont simples et faciles à mettre en œuvre et peuvent éliminer ou réduire la nécessité d'améliorations plus complexes à l'infrastructure routière.
- *Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes* – Projets, comme l'ajout d'aires pour autobus ou de voies de virage, l'amélioration d'intersections et l'élargissement de la chaussée, propres à améliorer la sécurité et l'efficacité des principales voies de transport terrestre et des postes frontaliers.

Comme les programmes de financement administrés par TC et INFC s'appliquent à l'échelle du Canada, le présent REPS vise les projets réalisés dans toutes les provinces et tous les territoires. La majorité des projets d'envergure restreinte liés aux transports auxquels s'applique le présent REPS sont mis en œuvre dans les régions urbaines, comme dans le sud-ouest de l'Ontario et la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique, par exemple.

Pas moins de 41 projets au financement desquels TC et INFC ont contribué au cours des quatre dernières années seraient visés par le présent examen préalable substitut. TC et INFC prévoient donc que le REPS s'appliquera à dix à quinze projets par année, nombre qui pourrait augmenter à la faveur de la mise en place de nouveaux programmes de financement.

1.2 L'examen préalable et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)* et son règlement d'application définissent le cadre législatif pour les évaluations environnementales fédérales. La *LCEE* veille à ce que les effets environnementaux associés à des projets auxquels participe le gouvernement fédéral fassent l'objet d'un examen minutieux dès le début de la planification des projets. La *LCEE* s'applique aux projets qui nécessitent une décision ou une intervention d'une autorité

fédérale (AF), en tant que promoteur, gestionnaire de terrains, source de financement ou responsable de la réglementation (délivrance d'un permis ou d'une licence). L'AF devient par la suite une autorité responsable et doit s'assurer qu'une évaluation environnementale du projet est réalisée avant de prendre une décision ou d'intervenir.

La plupart des projets sont évalués dans le cadre de ce que l'on appelle un examen préalable. Un examen préalable permet de documenter systématiquement les effets environnementaux prévus d'un projet proposé. Il détermine la nécessité de modifier le plan de projet ou de recommander une évaluation plus poussée en vue d'éliminer ou de réduire au minimum ces effets.

L'examen préalable de certains projets répétitifs peut être simplifié grâce à l'utilisation d'un rapport d'examen préalable par catégorie. Ce genre de rapport contient les connaissances accumulées au sujet des effets environnementaux d'un type de projet donné et énonce des mesures reconnues pour réduire ou éliminer les effets environnementaux négatifs. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) peut déclarer qu'un tel rapport est un rapport d'examen préalable type après avoir tenu compte des commentaires obtenus pendant une période de consultation publique.

Un rapport d'examen préalable substitut consiste en un rapport unique qui définit la catégorie de projets et décrit les effets environnementaux, les pratiques de gestion optimales (PGO) et les mesures d'atténuation connexes pour un ensemble de projets. Il comprend une conclusion concernant l'importance des effets environnementaux associés à tous les projets visés par l'examen préalable substitut. Une fois que l'ACEE a reconnu un rapport d'examen préalable substitut, aucune autre évaluation environnementale concernant l'importance de l'impact sur l'environnement n'est nécessaire pour les projets de la catégorie, à condition que les PGO et les mesures d'atténuation formulées dans le rapport soient mises en œuvre.

1.3 Raison d'être du rapport d'examen préalable substitut

L'applicabilité du REPS aux projets d'envergure restreinte liés aux transports est établie par la capacité démontrée de la catégorie de satisfaire aux six critères suivants :

1) Catégorie de projets bien définie

Les projets regroupés dans la présente catégorie ont en commun leur envergure restreinte et leur caractère courant. Pour plus de clarté, les projets ont été répartis en deux sous-catégories : les projets de systèmes de transport intelligents (STI) et les projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes. Ils sont bien définis en ce qui concerne leur conception, leur objet et leur fonction, ainsi que l'emplacement et le mode d'exécution des travaux. Ils comportent un certain nombre d'ouvrages et d'activités de même nature et sont similaires en plusieurs points, notamment l'équipement utilisé et la manière dont les activités se font et sont réglementées. Les projets ont des effets environnementaux prévisibles et qui peuvent être atténués.

2) Cadre environnemental bien compris

Tous les projets visés par le présent REPS seront réalisés sur l'emprise d'une route existante ou immédiatement à côté de celle-ci. À cet égard :

- l'emprise de la route s'entend de l'empiètement permanent d'une route ou d'une autoroute, incluant la chaussée, les accotements, les talus, les fossés et/ou les bassins collecteurs d'eaux pluviales;
- les perturbations des terrains adjacents à l'emprise doivent être limitées à une zone d'une largeur totale de 10 m à l'extérieur de l'emprise existante (d'un seul côté de la route ou de part et d'autre de celle-ci).

L'environnement de l'emprise de la route est bien compris et a déjà été perturbé. Les zones adjacentes ne seront perturbées que si les critères relatifs au contexte environnemental énoncés à la section 2.2 du REPS sont respectés. Il sera fait appel, pour tous les projets, aux méthodes de construction standard et aux PGO (section 4.6). Le contexte environnemental qui caractérise habituellement ces projets et les interactions entre les composantes valorisées de l'écosystème (CEV) sont bien compris et ne sont pas susceptibles de varier d'un projet à l'autre.

3) Faible probabilité d'effets néfastes importants pour l'environnement, compte tenu des PGO et des mesures d'atténuation proposées

Les projets visés par le présent REPS sont régulièrement réalisés par les bénéficiaires de financement de TC et d'INFC, et leurs effets sur l'environnement sont bien compris. Les deux sous-catégories font appel à des méthodes de construction, d'exploitation et d'entretien standard semblables, et sont associées à des effets sur l'environnement et des stratégies de gestion optimales semblables. Bien que les projets soient mis en œuvre dans différentes régions du Canada, leurs effets éventuels sur l'environnement sont bien connus, prévisibles et très limités, et ils peuvent être facilement atténués.

4) Mesures de suivi

Les projets regroupés dans la présente catégorie sont d'envergure restreinte et de nature très courante. Il ressort des rapports d'évaluation préalable dont ont déjà fait l'objet des projets de cette catégorie qu'ils ne nécessitent aucune mesure de suivi propre à un emplacement, en raison de la gamme limitée d'effets sur l'environnement et de l'efficacité des PGO standard.

5) Processus de planification et de prise de décisions efficaces

Du point de vue opérationnel, ces projets permettent d'améliorer les routes et contribuent ainsi à en accroître la sécurité. Transports Canada, en coopération avec INFC, est la seule AR concernée par ces évaluations et les projets regroupés dans la présente catégorie sont simples et courants. La simplification de l'EE de ces projets permettra d'améliorer l'efficacité du processus de planification des projets en accélérant l'approbation EE et en permettant aux bénéficiaires de financement de TC et d'INFC de mettre les projets en œuvre plus rapidement.

6) Faible risque de réaction négative de la part du public

Si le passé est garant de l'avenir, aucun des projets entrant dans la présente catégorie ne devrait susciter d'opposition dans le public.

Comme la catégorie de projets répond aux six critères susmentionnés, le rapport d'examen préalable substitut (REPS) s'applique. Les projets qui ne satisfont pas aux critères énoncés plus haut doivent être évalués autrement qu'avec le présent REPS (c.-à-d. par un examen individuel).

1.4 Consultations

Les consultations entre organismes concernant le présent REPS ont eu lieu en 2007. Un avant-projet a été préparé, puis transmis à l'Agence, au ministère des Pêches et des Océans (MPO) et à Environnement Canada (EC) pour examen. Les observations formulées par ces autorités fédérales ont été consignées, étudiées et intégrées au REPS, le cas échéant. Il est également possible que l'on tienne des consultations auprès d'organismes provinciaux.

Après avoir été soumise à l'Agence, la version finale du REPS a été mise à la disposition du public pour examen en 2008, avant la déclaration. Toutes les observations reçues du public ont été consignées, étudiées et intégrées au REPS, le cas échéant.

1.5 Registre canadien d'évaluation environnementale

Le Registre canadien d'évaluation environnementale (le Registre) vise à faciliter l'accès du public aux documents liés aux évaluations environnementales et à donner avis des évaluations sans délai. Le Registre comporte deux volets : un site Internet et un dossier de projet.

Le site Internet est administré par l'ACEE. L'autorité responsable et l'ACEE sont tenues d'afficher des documents précis sur Internet relativement à un REPS.

Après déclaration du rapport d'examen préalable type, l'ACEE oblige les autorités responsables à verser au site Internet du Registre, au moins tous les trois mois, un relevé des projets soumis à l'examen préalable type. Le relevé prend la forme d'une liste de projets et comprend :

- le titre de chaque projet pour lequel on a utilisé le REPS;
- l'emplacement de chaque projet;
- la personne-ressource (nom ou numéro de téléphone);
- la date à laquelle il a été déterminé que le projet entrait dans la catégorie de projets visés par le rapport.

Voici le calendrier d'affichage des relevés :

- le 15 juillet (pour les projets évalués entre le 1^{er} avril et le 30 juin);
- le 15 octobre (pour les projets évalués entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre);
- le 15 janvier (pour les projets évalués entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre);

- le 15 avril (pour les projets évalués entre le 1^{er} janvier et le 31 mars).

L'autorité responsable doit aussi fournir une confirmation annuelle de l'évaluation des effets cumulatifs.

Le dossier de projet doit comprendre un exemplaire du REPS. L'autorité responsable doit tenir le dossier, faciliter l'accès du public aux documents et répondre sans délai aux demandes de renseignements.

On trouvera de plus amples renseignements sur le Registre dans le document intitulé « *Guide sur le Registre canadien d'évaluation environnementale* » (2005) préparé par l'Agence.

2.0 PROJETS VISÉS PAR L'EXAMEN PRÉALABLE TYPE

2.1 Projets visés par le rapport d'examen préalable substitut

Sont visés par le présent REPS les projets qui appartiennent aux deux sous-catégories suivantes :

- les projets de systèmes de transport intelligents (STI), y compris l'installation de :
 - caméras de télévision en circuit fermé (CCTV);
 - systèmes de détection des véhicules (SDV);
 - systèmes vidéo de détection des véhicules (SVDV);
 - matériel de communication en bordure de route;
 - systèmes de collecte de données scientifiques sur l'environnement;
 - panneaux à messages variables/systèmes d'avertissement de file d'attente;
 - câbles à fibres optiques;
- les projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes, y compris :
 - l'ajout de voies de virage ou d'aires pour autobus;
 - l'ajout d'abribus;
 - l'ajout de voies de circulation et de routes de desserte;
 - l'amélioration des intersections;
 - la construction de voies de dépassement ou de bretelles d'entrée/de sortie.

Le tableau 2.1 présente un résumé des critères utilisés pour déterminer :

- si des projets de STI et d'envergure restreinte d'amélioration des routes nécessitent une évaluation environnementale en vertu de la *LCEE*;
- si des projets de STI et d'envergure restreinte d'amélioration des routes se situent hors du champ d'application du présent REPS (c.-à-d. qu'ils doivent être l'objet d'un examen individuel).

2.1.1 Déclencheurs LCEE

Nombre de projets de STI et de projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes n'ont pas à faire l'objet d'une EE en vertu du *Règlement sur la liste d'exclusion de la LCEE*, 2007 (tableau 2.2). Les projets retenus pour le présent REPS portent sur des ouvrages non mentionnés dans la Liste d'exclusion et doivent donc être soumis à une EE.

Plus précisément, les projets compris dans le présent REPS doivent faire l'objet d'une EE en raison des critères suivants (tableau 2.1) :

- Projets de STI décrits dans le tableau 2.1 et comportant :
 - un ouvrage d'une superficie de plus de 25 m² réalisé à l'extérieur de l'emprise d'une route existante;
 - un ouvrage réalisé à moins de 30 m d'un plan d'eau;

- des travaux susceptibles d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau;
- Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes décrits dans le tableau 2.1 et comportant :
 - l'ajout de plus d'une voie au nombre de voies que comportait la route à la fin de sa construction initiale;
 - un ouvrage d'une superficie de plus de 25 m² réalisé à l'extérieur de l'emprise de la route existante (**en relation avec l'ajout d'abribus**);
 - un ouvrage réalisé à moins de 30 m d'un plan d'eau;
 - des travaux susceptibles d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau.

2.2 Projets non visés par le REPS

Certains projets devant faire l'objet d'un examen préalable en vertu de la *LCEE* ne sont pas visés par le présent REPS parce que leurs effets sur l'environnement sont inconnus ou que ces effets pourraient être importants si des mesures d'atténuation appropriées n'étaient pas prises. Il reviendra à TC de déterminer, à partir des renseignements communiqués par le promoteur du projet (voir la section 5.3), si un projet peut être évalué au moyen du présent REPS.

Le présent REPS ne vise pas, entre autres :

- les projets sujets à l'application de la *LCEE* et non répertoriés dans le tableau 2.1 du présent REPS;
- les projets dont l'exécution nécessite l'obtention d'un permis, d'une approbation ou d'une autorisation d'un autre ministère fédéral, y compris, sans y être limités :
 - les projets qui risquent d'avoir un effet néfaste sur les espèces en péril (flore et faune), directement ou indirectement, ou dont l'exécution nécessiterait l'obtention d'un permis d'Environnement Canada aux termes de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). Les espèces en péril englobent :
 - a) les espèces dont le nom figure sur la *Liste des espèces en péril* en annexe de la *LPE*, y compris les habitats essentiels ou les résidences des individus de ces espèces tels que définis au paragraphe 2(1) de cette loi;
 - b) les espèces qui sont des espèces en péril selon le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) ou selon les autorités provinciales ou territoriales;
 - les projets qui risquent d'entraîner la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson et qui nécessiteraient l'obtention d'une autorisation de Pêches et Océans Canada aux termes de la *Loi sur les pêches*;
 - les projets qui seront exécutés sur des terres des Premières nations;
- les projets qui nécessitent une EE provinciale (sauf s'ils sont réputés approuvés dans le cadre d'un processus similaire d'examen préalable type);
- les projets qui comportent des travaux de dynamitage;

- les projets qui comportent des travaux à moins de 10 m d'un plan d'eau sauf les projets ci-après, qui sont visés par le REPS du fait qu'ils ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur les plans d'eau :
 - installation de conduites le long d'un pont existant;
 - franchissement sans tranchée d'un plan d'eau (p. ex., forage directionnel horizontal), sans perturbation du sol (p. ex., creusage de puits d'accès ou de forage) à moins de 10 m du plan d'eau;
- les projets qui comportent des travaux à plus de 10 m en largeur de l'emprise de la route existante;
- les projets qui touchent des terres qui n'ont jamais été perturbées auparavant et qui sont incompatibles avec l'utilisation qui est faite des terres adjacentes;
- les projets susceptibles d'avoir des effets sur le pergélisol;
- les projets comportant la création de bassins ou de zones de terres humides pour le traitement des eaux pluviales.

Les projets qui répondent à l'un ou l'autre des critères ci-dessus sont exclus du présent REPS et ils doivent faire l'objet d'évaluations environnementales individuelles. Les critères énoncés ci-dessus sont résumés au tableau 2.1.

Tableau 2.1 Projets visés par le rapport d'examen préalable substitut

Sous-catégorie	Type de projet	Ouvrages assujettis à une évaluation (La liste d'exclusion ne s'applique pas)	Projets non visés par le REPS
Systèmes de transport intelligents	<ul style="list-style-type: none"> • Caméras de télévision en circuit fermé (CCTV) • Systèmes de détection des véhicules (SDV) • Systèmes vidéo de détection des véhicules (SVDV) • Matériel de communication en bordure de route • Systèmes de collecte de données scientifiques sur l'environnement • Panneaux à messages variables/ systèmes d'avertissement de file d'attente • Câbles à fibres optiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrage d'une superficie de plus de 25 m² réalisé à l'extérieur de l'emprise de la route existante. • Ouvrage réalisé à moins de 30 m d'un plan d'eau. • Risque de rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projets nécessitant l'obtention d'un permis, d'une approbation ou d'une autorisation d'un autre ministère fédéral. • Projets nécessitant une EE provinciale. • Projets qui comportent des travaux de dynamitage. • Projets qui comportent des travaux à moins de 10 m d'un plan d'eau, sauf les suivants : <ul style="list-style-type: none"> - installation de conduites le long d'un pont existant; - franchissement sans tranchée d'un plan d'eau, sans perturbation du sol à moins de 10 m du plan d'eau. • Projets touchant des terres n'ayant jamais été perturbées auparavant et incompatibles avec l'utilisation qui est faite des terres adjacentes. • Projets susceptibles d'avoir des effets sur le pergélisol.
Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes	<p>À l'intérieur ou à l'extérieur de l'emprise de la route existante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout de voies de virage, de quais d'autobus ou de boucles de terminus • Ajout d'abribus • Ajout de voies de circulation et de routes de desserte • Amélioration des intersections • Prolongement de voies de dépassement ou de bretelles d'entrée/de sortie 	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de plus d'une voie au nombre de voies que comportait la route à la fin de sa construction initiale. • Ouvrage d'une superficie de plus de 25 m² réalisé à l'extérieur de l'emprise de la route existante (en relation avec l'ajout d'abribus). • Travaux réalisés à moins de 30 m d'un plan d'eau. • Risque de rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projets nécessitant l'obtention d'un permis, d'une approbation ou d'une autorisation d'un autre ministère fédéral. • Projets nécessitant une EE provinciale. • Projets qui comportent des travaux de dynamitage. • Projets qui comportent des travaux à moins de 10 m d'un plan d'eau. • Projets qui comportent des travaux qui s'étendent sur plus de 10 m, au total, à l'extérieur de l'emprise de la route existante, d'un seul côté ou de part et d'autre de celle-ci. • Projets touchant des terres n'ayant jamais été perturbées auparavant et incompatibles avec l'utilisation qui est faite des terres adjacentes. • Projets susceptibles d'avoir des effets sur le pergélisol. • Projets comportant la création de bassins ou de terres humides pour le traitement des eaux pluviales.

Tableau 2.2 Critères d'exclusion (LCEE – Règlement de 2007 sur la liste d'exclusion)

Sous-catégorie	Point
Systèmes de transport intelligents	<p>Bien que le <i>Règlement sur la liste d'exclusion</i> ne comporte aucune disposition portant expressément sur les projets de STI, il peut arriver que ces projets soient exclus d'une EE en vertu des critères suivants énoncés à l'annexe 1 du <i>Règlement (2007)</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partie 1 (5) : Projet de construction, d'installation, d'exploitation, d'agrandissement, de modification ou de désaffectation d'un ouvrage, si ce projet n'est pas mentionné ailleurs dans la présente annexe et si les conditions suivantes sont réunies : i) la superficie de l'ouvrage qui résulte du projet est d'au plus de 25 m², ii) le projet est réalisé à au moins 30 m de tout plan d'eau et iii) le projet n'est pas susceptible d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau; • Partie 1 (17) : Projet de construction, d'installation, d'exploitation, d'agrandissement, de modification ou d'enlèvement d'un panneau, si le projet n'est pas susceptible d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau; • Partie 8 (58) : Projet de construction, d'installation, d'exploitation, de modification, d'abandon ou de remplacement d'une partie d'une ligne de transport d'électricité ou d'une ligne de télécommunication enfouies situées le long d'un chemin de fer ou d'une route si le projet i) n'est pas réalisé à moins de 30 m d'un plan d'eau et ii) n'est pas susceptible d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau.
Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes	<p>Aux termes de l'article 62 (partie 8) de l'annexe 1 du <i>Règlement sur la liste d'exclusion (2007)</i>, sont exclus d'une EE les projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> • n'entraînent pas le prolongement de la route; • n'entraînent pas l'ajout de plus d'une voie au nombre de voies existant le 31 mai 2007 ou, si la route n'existait pas à cette date, à la fin de sa construction initiale; • n'entraînent pas la construction d'un ponceau se prolongeant à plus de 10 m de la plate-forme de la route; • ne sont pas réalisés à moins de 30 m d'un plan d'eau; • ne sont pas susceptibles d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau. <p>Les projets prévoyant l'ajout d'abribus à l'extérieur de la plate-forme existante de la route peuvent être exclus d'une EE en vertu des critères suivants énoncés à l'annexe 1 du <i>Règlement (2007)</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partie 1 (5) : Projet de construction, d'installation, d'exploitation, d'agrandissement, de modification ou de désaffectation d'un ouvrage, si ce projet n'est pas mentionné ailleurs dans l'annexe 1 du <i>Règlement sur la liste d'exclusion</i> et si les conditions suivantes sont réunies : i) la superficie de l'ouvrage qui résulte du projet est d'au plus de 25 m², ii) le projet est réalisé à au moins 30 m de tout plan d'eau et iii) le projet n'est pas susceptible d'entraîner le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau.

3.0 DESCRIPTION DE LA CATÉGORIE DE PROJETS

3.1 Description des sous-catégories de projet et des activités connexes

3.1.1 Construction

Projets de systèmes de transport intelligents

Les projets de STI comportent l'application d'une vaste gamme de technologies au transport routier afin de rendre les systèmes plus sûrs, efficaces, fiables et respectueux de l'environnement. Figurent au nombre de ces technologies les panneaux à messages variables, les systèmes d'avertissement de file d'attente, le matériel de communication en bordure de route, les caméras en circuit fermé et les systèmes de détection des véhicules, qui transmettent de l'information aux centres de gestion de la circulation. Les initiatives de STI sont simples et faciles à mettre en œuvre et peuvent éliminer ou réduire la nécessité d'améliorations plus complexes à l'infrastructure routière. Les principales activités liées à la construction sont :

- l'installation de conduits rigides sous la chaussée ou les accotements aux fins de l'acheminement des câbles de commande électriques et à fibres optiques;
- lorsqu'un conduit doit franchir un plan d'eau :
 - l'installation du conduit sur les structures de pont existantes, dans la mesure du possible, ou
 - le recours à des techniques de franchissement sans tranchée, telles que le forage dirigé haute pression et le franchissement par perforation et perçage, conçues pour éviter de perturber le plan d'eau; ces activités sont menées en conformité avec les énoncés opérationnels du MPO destinés aux provinces et territoires (http://www.dfo-mpo.gc.ca/regions/central/habitat/os-ao/prov-terr/index_f.htm).
De plus, le MPO a établi des énoncés opérationnels qui décrivent des mesures d'atténuation normalisées spécifiques aux différentes régions du pays. Ces énoncés peuvent être consultés sur le site Web national du Ministère (http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans-habitat/habitat/modernizing-moderniser/epmp-pmpe/index_f.asp);
- lorsque les conditions l'exigent, le détournement temporaire d'une route, l'élagage ou l'enlèvement d'arbres et/ou le déplacement d'équipement des services publics; l'installation de conduits sous la chaussée et sur les structures de pont, de regards de visite et de boîtes de connexion peuvent nécessiter le détournement temporaire d'une route ou la fermeture temporaire d'une voie de circulation;
- une fois l'infrastructure de STI installée, des travaux de nivellement, de revêtement de chaussée et de reconstitution du couvert végétal sont exécutés, au besoin, pour remettre en état les aires perturbées.

On trouvera ci-dessous une description des projets de STI types, alors que les activités types menées dans le cadre de ces projets sont énumérées au tableau 3.1. Le lecteur peut également voir, à l'annexe A, des photographies illustrant ce genre de projets.

Caméras de télévision en circuit fermé (CCTV)

Les projets de CCTV nécessitent des travaux d'excavation pour l'installation de socles et de poteaux en béton pour le montage des caméras, sauf s'il est possible d'utiliser des poteaux existants. Les poteaux sont situés dans le terre-plein central ou sur le côté de la route. L'installation de câbles à fibres optiques permet de relier les CCTV entre elles et de les raccorder au centre de communications.

Tableau 3.1 Activités de projet types

Sous-catégorie	Volet du projet	Activités de projet types
Systèmes de transport intelligents	Construction	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation du terrain (c.-à-d. enlèvement de panneaux de STI existants, dégagement de boucles de STI existantes, terrassement, enlèvement ou élagage de la végétation, excavation, creusage de tranchées) • Déplacement de l'équipement des services publics • Installation de conduits de câbles à fibres optiques, de trous de main et de regards de visite pour conduits • Installation de conduits sur des ponts existants et/ou franchissements sans tranchée de plans d'eau • Installation de socles d'armoire en béton, de poteaux en béton, de semelles pour panneaux, de caméras et de postes de détection de véhicules • Installation de glissières de sécurité en poutres d'acier pour les poteaux, armoires et panneaux de CCTV • Roulotte de chantier, entreposage du matériel et des matériaux • Mise en place et compactage de la couche de fondation granulaire et du matériau des accotements (y compris l'établissement de sites d'emprunt) • Mise en place et compactage de la couche de base et du revêtement en asphalte/béton et application du produit d'étanchéité • Mesures de lutte contre l'érosion et le dépôt de sédiments • Réensemencement et reverdissement des sols perturbés • Gestion des déchets
	Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> • L'exploitation de l'infrastructure de STI est assurée à distance depuis les centres de gestion de la circulation • Le dégagement de boucles magnétiques et la relocalisation de panneaux peuvent être nécessaires dans le cadre de futurs travaux d'amélioration de la route
	Accidents/ Défectuosités	<ul style="list-style-type: none"> • Accidents associés à l'exploitation des engins de chantier (p. ex., les sols, le sable fin et l'argile exposés au cours des travaux de construction et les produits pétroliers ou lubrifiants déversés pourraient être entraînés par la pluie dans le réseau pluvial et dans les plans d'eau voisins)

Sous-catégorie	Volet du projet	Activités de projet types
Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes	Construction	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation du terrain (c.-à-d. enlèvement du revêtement d'asphalte existant, terrassement, enlèvement ou élagage de la végétation, excavation, creusage de tranchées) • Déplacement de l'équipement des services publics • Construction de murs de soutènement, de fossés, de terre-pleins surélevés, de bordures en béton • Installation/modernisation de bassins collecteurs d'eaux pluviales souterrains • Remplacement de ponceaux existants n'abritant pas d'habitat du poisson • Mise en place et compactage de la couche de fondation granulaire et du matériau des accotements (y compris l'établissement de sites d'emprunt) • Mise en place et compactage de la couche de base et du revêtement en asphalte/béton et application du produit d'étanchéité • Installation de glissières de sécurité, d'appareils d'éclairage, de feux de circulation et de panneaux de signalisation • Installation de socles et de blocs d'ancrage en asphalte/béton pour les arrêts et terminus d'autobus locaux, mineurs et majeurs • Installation et boulonnage d'abris complètement ou partiellement préfabriqués, livrés non montés et nécessitant un montage sur place et un ancrage, pour arrêts et terminus d'autobus locaux, mineurs et majeurs • Installation du câblage pour le chauffage, l'électricité et les télécommunications, ainsi que de sièges dans les terminus d'autobus • Mesures de lutte contre l'érosion et la sédimentation • Réensemencement et reverdissement des nouveaux fossés et des sols perturbés • Traçage des lignes sur la chaussée • Roulotte de chantier, entreposage du matériel et des matériaux • Gestion des déchets

Tableau 3.2 Activités de projet types (*suite*)

Sous-catégorie	Volet du projet	Activités de projet types
Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (<i>suite</i>)	Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien des feux et des panneaux de signalisation • Lutte contre les déchets sauvages • Contrôle et fauchage de la végétation en bordure de route • Entretien et réparation du revêtement de la chaussée • Gestion du drainage • Déneigement, épandage de sable et déglçage
	Accidents/ Défectuosités	<ul style="list-style-type: none"> • Accidents associés à l'exploitation des engins de chantier (p. ex., les sols, le sable fin et l'argile exposés au cours des travaux de construction et les produits pétroliers ou lubrifiants déversés pourraient être entraînés par la pluie dans le réseau pluvial et dans les plans d'eau voisins)

Systèmes de détection des véhicules (SDV) (intrusifs et non intrusifs)

En l'absence de lignes de visibilité appropriées depuis une structure existante, les projets de systèmes non intrusifs de détection de véhicules, tels que les systèmes de détection radar et à micro-ondes, nécessitent des travaux d'excavation en vue de l'installation de poteaux en béton ou en métal pour le montage des détecteurs en bordure de route. L'installation de câbles permet l'échange en temps réel de données avec d'autres appareils en bordure de route ou avec les centres de communications et de gestion de la circulation, pour les activités de gestion de la circulation et de renseignements aux voyageurs.

Les projets de systèmes intrusifs de détection de véhicules, tels que les boucles magnétiques utilisées pour les systèmes d'avertissement de file d'attente et la classification des véhicules, et les capteurs et dynamomètres piézoélectriques de pesage dynamique utilisés pour autoriser les véhicules lourds à circuler sur les routes principales, sont installés dans la plate-forme existante.

Systèmes vidéo de détection des véhicules (SVDV)

En l'absence de lignes de visibilité appropriées depuis une structure existante, les projets de SVDV nécessitent des travaux d'excavation en vue de l'installation de socles et de poteaux en béton pour la mise en place des caméras. L'installation de câbles à fibres optiques facilite l'échange en temps réel d'images avec les centres de communications, ce qui permet d'intervenir rapidement en cas de problèmes de circulation. Souvent, on a recours aux câbles à fibres optiques pour raccorder les caméras de SVDV aux panneaux à messages variables pour informer les automobilistes de l'état de la circulation.

Matériel de télécommunications en bordure de route pour les projets de péage électronique, de pesage dynamique et d'intégration véhicule-infrastructure (IVI)

Pour appuyer les communications à courte distance entre les véhicules et les stations routières, des antennes sont installées en bordure ou au-dessus de la route, l'équipement auxiliaire (p. ex. émetteurs-récepteurs, lecteurs) étant aussi installé sur l'emprise, pour permettre l'identification

des véhicules et l'établissement de communications bidirectionnelles entre les véhicules et l'équipement en bordure de route.

Instruments de collecte de données scientifiques sur l'environnement

Les projets de stations météo-route nécessitent des travaux d'excavation en vue de l'installation de socles en béton et de poteaux en béton ou en métal pour la mise en place d'instruments de collecte des données en bordure de route.

Panneaux à messages variables (PMV) / Systèmes d'avertissement de file d'attente

Les projets de panneaux à messages variables et de systèmes d'avertissement de file d'attente nécessitent l'installation de gros panneaux de signalisation suspendus. En l'absence de lignes de visibilité appropriées depuis une structure existante, ces projets nécessitent des travaux d'excavation en vue de l'installation de socles et de poteaux en béton pour la mise en place de ces panneaux. Les projets de PMV nécessitent aussi l'installation en bordure de route d'une armoire pour loger l'unité de commande, le module de télécommunications, le coffret de branchement et d'autres appareils. Il faut aussi installer des câbles à fibres optiques pour raccorder les panneaux aux centres de gestion des communications.

Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes

Les projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes comprennent les projets visant à améliorer la sécurité et l'efficacité des principales voies de transport terrestre et des postes frontaliers. Ces projets comportent notamment l'ajout d'aires pour autobus ou de voies de virage, l'ajout d'abribus, l'amélioration d'intersections, l'élargissement de routes (p. ex., pour des programmes frontaliers destinés aux voyageurs à faible risque, comme FAST et NEXUS) et la réfection de routes. Les principales activités liées au volet construction de ces projets sont les suivantes :

- la mise en place de la couche de base de la chaussée et des accotements;
- l'installation et/ou le déplacement des équipements souterrains des services publics;
- l'installation de nouvelles bordures, de terre-pleins surélevés et de trottoirs;
- l'installation de nouveaux fossés (n'abritant pas de poissons), le reprofilage des rigoles de drainage existantes et/ou l'installation de bassins collecteurs des eaux pluviales;
- la mise en place et le compactage d'asphalte/béton sur la chaussée;
- l'installation de socles et de blocs d'ancrage en asphalte/béton pour les arrêts et terminus d'autobus locaux, mineurs et majeurs;
- l'installation et le boulonnage d'abris complètement ou partiellement préfabriqués, livrés non montés et nécessitant un montage sur place et un ancrage, pour arrêts et terminus d'autobus locaux, mineurs et majeurs;
- l'installation du câblage pour le chauffage, l'électricité et les télécommunications, ainsi que de sièges dans les terminus d'autobus;

- l'installation d'appareils d'éclairage, de câbles souterrains, de panneaux de signalisation et de glissières de sécurité;
- l'installation de nouveaux feux de circulation, notamment de poteaux en acier et de conduits pour l'acheminement des câbles;
- le traçage de lignes sur la chaussée;
- le réensemencement et le reverdissement des nouveaux fossés et des sols perturbés.

On trouvera ci-dessous une description des projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes types, alors que les activités types menées dans le cadre de ces projets sont énumérées au tableau 3.1. Le lecteur peut également voir, à l'annexe A, des photographies illustrant ce genre de projets.

Prolongement des voies de dépassement ou des bretelles d'entrée/de sortie

Les projets portant sur le prolongement de voies de dépassement et de bretelles d'entrée/de sortie s'amorcent par des mesures de préparation du terrain pouvant comprendre le fraisage du revêtement d'asphalte/béton existant, l'enlèvement des trottoirs et des services enfouis, l'enlèvement ou l'essouchage d'espèces végétales indigènes, la construction de murs de soutènement et/ou la mise en dépôt de matériaux. Il est possible que l'on doive procéder à la fermeture temporaire, partielle ou complète, de voies de circulation dans le cadre de ces projets.

Ajout de voies de virage ou d'aires pour autobus

Les projets d'ajout de voies de virage et d'aires pour autobus le long d'une route peuvent dans un premier temps nécessiter l'achat de terrain (s'il y a lieu), suivi de mesures de préparation du terrain pouvant comprendre le fraisage du revêtement d'asphalte/béton existant, l'enlèvement des trottoirs et l'enlèvement ou l'essouchage d'espèces végétales indigènes en bordure de la route, au besoin. Ces projets peuvent nécessiter le détournement temporaire d'une route ou la fermeture temporaire d'une voie de circulation. Les aires pour autobus sont installées sur les côtés de la route, alors que les voies de virage peuvent également être situées dans la zone du terre-plein central.

Ajout d'abribus

Les arrêts d'autobus/abribus visés par le présent REPS sont regroupés dans les trois grandes catégories suivantes :

- *Locaux* – Ces projets se limitent en général à un socle en asphalte/béton dans lequel est encastré un poteau pour l'affichage de l'horaire et du plan du réseau. Ils nécessitent des travaux d'excavation et la mise en place d'un socle en asphalte/béton et l'encastrement du poteau jusqu'à un niveau inférieur à la ligne de gel.
- *Mineurs* - Arrêt local doté d'un abri. Ces projets nécessitent en général des travaux d'excavation et la mise en place d'une assise en béton et de blocs d'ancrage pour maintenir l'abri en place. Un poteau est encastré dans l'assise pour l'affichage des horaires et du plan du réseau.

- *Majeurs* – Version plus spacieuse de l'arrêt mineur, dont la superficie au sol est plus grande, généralement utilisée pour les arrêts clés ou les points de correspondance.

Ajout de voies de circulation

L'ajout de voies de circulation le long d'une route existante nécessite la préparation du terrain, y compris l'enlèvement du revêtement en asphalte/béton existant, des bordures, des feux de circulation et des poteaux le long du corridor. Il peut aussi être nécessaire de relocaliser les services publics et d'enlever et essoucher la végétation à l'intérieur de la zone d'implantation du projet. Il est possible que l'on doive procéder à la fermeture temporaire, partielle ou complète, de voies de circulation pendant la construction.

Amélioration d'intersections

Les projets d'amélioration d'intersections nécessitent des mesures de préparation du terrain, y compris l'enlèvement du revêtement en asphalte/béton existant, des trottoirs et des bordures. Il peut aussi être nécessaire de relocaliser les services publics et d'installer des feux de circulation temporaires, pendant que les feux et poteaux existants sont enlevés. Il est possible que l'on doive procéder à la fermeture temporaire, partielle ou complète, de voies de circulation et d'intersections pendant la construction.

3.1.2 *Exploitation*

Projets de systèmes de transport intelligents

Une fois en place, les STI sont exploités à distance depuis les centres de gestion de la circulation. Il peut se révéler nécessaire de dégager des boucles magnétiques et de relocaliser des panneaux dans le cadre de futurs projets de STI et travaux d'amélioration des routes.

Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes

Les projets visés par le présent REPS n'entraîneront pas de modification des activités d'exploitation courantes, qui comprennent l'entretien des feux et des panneaux de signalisation, la gestion des déchets, la gestion et le fauchage de la végétation en bordure de route, l'entretien et la réparation de la chaussée, le déneigement, l'épandage de sable et le déglacage, et la gestion du drainage. Les eaux de ruissellement sont en général recueillies dans des égouts pluviaux et acheminées aux installations de traitement des eaux pluviales existantes situées à l'intérieur des limites du projet. En l'absence de telles installations, de nouvelles installations sont mises en place dans le cadre du projet pour assurer le traitement des eaux pluviales avant leur rejet dans les plans d'eau récepteurs. Dans les régions rurales, les eaux de ruissellement sont recueillies et traitées dans les fossés en bordure des routes.

3.2 Calendrier d'exécution saisonnier et durée des projets d'envergure restreinte liés aux transports

Les activités de construction et d'exploitation liées aux projets visés par le présent REPS peuvent se dérouler en toute saison, bien que les travaux de construction soient en général assez limités en hiver, en raison du gel. La durée de la construction pour les projets de STI est d'ordinaire de quelques semaines, tandis que celle des projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes s'étend habituellement sur quelques mois. Conformément à la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, on évitera de procéder à l'enlèvement de la végétation durant la période de nidification et de reproduction des oiseaux, afin de limiter les impacts sur les oiseaux migrateurs.

4.0 EXAMEN ENVIRONNEMENTAL

4.1 Processus

Le processus général d'évaluation environnementale consiste à déterminer les effets potentiels des activités d'un projet sur les conditions environnementales existantes dans une zone d'étude définie. Il consiste aussi à déterminer les pratiques de gestion optimales (PGO) destinées à réduire au minimum les effets potentiels. L'importance des effets résiduels, c'est-à-dire les effets qui demeurent après l'application de toutes les PGO appropriées, est évaluée au moyen des critères et du système de cotation présentés au tableau 4.1. Le processus d'évaluation environnementale comprend les étapes ci-dessous.

- Décrire le cadre environnemental type (section 4.2).
- Déterminer les composantes valorisées de l'écosystème (CVE), c'est-à-dire les éléments importants de l'écosystème les plus susceptibles d'être perturbés par les activités d'un projet, au moyen d'un processus de cadrage de la problématique (section 4.3).
- Définir les limites de la zone d'étude en se fondant sur les CVE répertoriées (section 4.4).
- Décrire les effets environnementaux potentiels des activités liées à l'exécution du projet sur chaque CVE (section 4.5).
- Déterminer les pratiques de gestion optimales à appliquer pour atténuer les effets potentiels sur chaque CVE, y compris les effets potentiels d'accidents et de défauts (section 4.6).
- Déterminer la nature et l'importance des effets résiduels sur l'environnement en tenant compte de paramètres comme l'ampleur, l'étendue géographique, la durée, la fréquence et la permanence de ces effets (section 4.7).

Les effets potentiels des projets visés par le présent REPS sont examinés à la section 4.8 et les effets cumulatifs, à la section 4.9.

4.2 Cadre environnemental type

Les projets visés par le présent examen préalable substitut sont réalisés à moins de dix mètres de l'emprise de la route existante. Ce milieu à proximité de l'emprise routière est bien compris et il est déjà perturbé. Certains projets peuvent être réalisés en zone rurale. Dans tous les cas, l'empreinte du projet ne doit pas déborder la zone qui a déjà été perturbée d'une façon quelconque (le végétation indigène ne s'y trouve plus) et ne doit pas entrer en conflit avec l'utilisation des terres voisines (voir à la section 2.2).

Les projets visés par le présent REPS sont des projets courants et répétitifs, que l'on comprend bien, pour lesquels il existe des pratiques de gestion optimales bien établies et dont les effets possibles sur l'environnement sont bien compris. On ne trouve donc pas dans le présent document de description détaillée de cadres environnementaux particuliers associés aux projets visés par le présent REPS. Une brève description du cadre environnemental type est présentée ci-dessous.

Tableau 4.1 Système de cotation utilisé pour déterminer l'importance des effets résiduels sur l'environnement après l'application des pratiques de gestion optimales.

Critère	Cotation des critères		
	Faible (F)	Modéré (M)	Important (I)
Ampleur	L'effet sur les conditions de base est nul ou négligeable.	L'effet par rapport aux conditions de base pourrait être mesurable, mais il satisfait aux critères réglementaires ainsi qu'aux valeurs établies dans des lignes directrices publiées et il n'atteint pas un niveau où il pourrait sensiblement porter atteinte à la qualité, à la quantité, à la valeur ou à l'utilisation d'une CVE.	L'effet peut ne pas satisfaire à un critère réglementaire ou à une valeur établie dans des lignes directrices publiées ou il atteint un niveau où il pourrait sensiblement porter atteinte à la qualité, à la quantité, à la valeur ou à l'utilisation d'une CVE.
Étendue géographique	L'effet va très probablement se limiter au lieu d'exécution/à l'empreinte du projet.	L'effet va probablement s'étendre à des zones voisines du lieu d'exécution/de l'empreinte du projet.	L'effet va probablement s'étendre à des zones au-delà des zones voisines du lieu d'exécution/de l'empreinte du projet.
Durée	L'effet dure le temps de l'exécution de l'activité.	L'effet persiste jusqu'à un an après l'arrêt de l'activité.	L'effet persiste plus d'un an après l'arrêt de l'activité et au-delà de la durée du projet.
Fréquence	L'effet ne se produit qu'une fois.	L'effet se produit de temps en temps ou périodiquement.	L'effet se produit fréquemment ou continuellement.
Permanence	L'effet est probablement réversible peu de temps (plusieurs jours ou quelques mois) après la fin de l'activité qui le produit.	L'effet est probablement réversible à long terme (après une saison de végétation ou après une crue, par exemple).	L'effet est probablement permanent.
Probabilité	Il est peu probable que l'effet se produise.	Il est probable que l'effet se produise.	L'effet se produira inévitablement.

4.2.1 Qualité de l'air

Il est à prévoir que la poussière et les émissions résultant de la circulation auront une incidence sur la qualité de l'air le long des voies de transport visées par le présent REPS. Les agents polluants associés à la circulation routière, notamment les effluents de combustion (monoxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatils), les poussières diffuses et les odeurs de diesel, peuvent avoir une incidence sur la santé et/ou la reproduction des plantes les plus proches des voies où les concentrations sont les plus élevées (RWBI et Highwood, 2004). Les concentrations de ces agents polluants diminuent normalement lorsqu'on s'éloigne jusqu'à 200 mètres de la route, selon les débits de circulation (RWDI et Highwood, 2004).

4.2.2 Terrain, topographie et sols

Le terrain, la topographie et les sols le long des voies de transport visées par le présent REPS varient grandement. Le terrain et les sols traversés par l'emprise routière auront été modifiés pour les besoins de la circulation (déclivité, courbes, lignes de visibilité, conditions du sol de la couche de fondation).

4.2.3 Ressources en eau

Les activités des projets ne peuvent être exécutées dans des plans d'eau. Des lacs, des rivières, des ruisseaux, des zones riveraines, des marécages et des formations aquifères peuvent toutefois se trouver à proximité des emplacements des projets. Les plans d'eau de surface peuvent abriter une grande variété d'espèces fauniques et végétales aquatiques.

4.2.4 Habitats et espèces terrestres

La plupart du temps, les travaux sont exécutés en milieu urbain, dans des secteurs où on trouve généralement une végétation basse essentiellement non indigène ou un paysage de rues. La circulation est constante sur les emprises routières visées par le présent REPS. Dans ce contexte, la faune terrestre présente dans le secteur sera habituée aux bruits et au mouvement d'une circulation intense.

4.2.5 Ressources culturelles et patrimoniales

Des ressources culturelles et patrimoniales telles que des paysages culturels, des sites archéologiques et paléontologiques, des constructions, des ouvrages de génie civil et des artefacts ainsi que d'autres éléments possédant une valeur historique importante pourraient se trouver dans des zones non perturbées.

4.3 Cadrage des composantes valorisées de l'écosystème (CVE)

On a utilisé un processus de cadrage de la problématique pour :

- répertorier toutes les activités associées aux projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le REPS ainsi que les accidents et les défauts possibles;
- répertorier les CVE concernées par les projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le REPS;
- établir une matrice des interactions possibles entre les activités des projets et les CVE répertoriées.

Diverses autorités possédant des compétences spécialisées, notamment Environnement Canada, Pêches et Océans Canada ainsi que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, ont été consultées dans le cadre du processus.

La matrice indiquant les interactions possibles entre les activités des projets et les CVE est présentée au tableau 4.2. Les CVE examinées sont les suivantes :

- qualité de l'air;
- terrain et topographie;
- sols;
- hydrologie de surface;
- qualité de l'eau de surface;
- qualité de l'eau souterraine;
- habitats et espèces aquatiques;
- habitats et espèces terrestres;
- ressources culturelles et patrimoniales.

Ces interactions possibles sont examinées de façon plus détaillée à la section 4.5, Effets potentiels sur l'environnement.

4.4 Délimitation de la zone d'étude

La zone d'étude est la zone dans laquelle les activités d'un projet sont susceptibles d'avoir un effet sur l'environnement. Cette zone varie suivant l'importance et la durée de l'interaction possible entre une activité proposée et une CVE. En règle générale, la zone d'étude est délimitée dans le temps et dans l'espace.

La *limite spatiale* des effets potentiels d'un projet devrait normalement être limitée à l'empreinte des projets visés par le REPS. Vu la nature de ces projets, la limite spatiale des effets potentiels ne devrait pas s'étendre à plus de 10 mètres de l'emprise actuelle des routes. Aucun effet ne devrait se produire au-delà de cette limite.

Cependant, les activités des projets visés dans le présent REPS pourraient avoir des effets au-delà des limites de l'empreinte des projets dans le cas de certaines CVE, notamment les suivantes :

- Qualité de l'air. Les limites spatiales de la zone d'étude s'étendent jusqu'à 200 mètres de l'empreinte des projets.
- Plans d'eau et/ou formations aquifères avoisinants. Les limites spatiales de la zone d'étude s'étendent à l'ensemble des plans d'eau et des formations aquifères aux alentours du lieu d'exécution des projets susceptibles d'être affectés par le rejet de substances nocives dans ces eaux, soit directement, soit indirectement en suivant des cours naturels de drainage à partir de l'empreinte des projets.

Tableau 4.2 Interactions possibles entre les activités de projet et les CVE

		CVE (? = Deux sous-catégories; I = projets de STI; R = projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes)											
		Qualité de l'air	Terrain et topographie	Sols	Hydrologie de surface	Qualité de l'eau de surface	Quantité d'eau souterraine	Qualité de l'eau souterraine	Habitats et espèces aquatiques	Habitats et espèces terrestres	Utilisation du territoire et des ressources	Santé et conditions socio-économiques	Ressources culturelles et patrimoniales
Phase des projets	Activité ou ouvrage												
Construction	Préparation du terrain (enlèvement des panneaux de STI, dégagement des boucles de STI existantes, enlèvement de l'asphalte, enlèvement de la végétation, nivellement, excavation, creusage de tranchées et déplacement des équipements des services publics).	?	R	?	?	?		?	?	?			?
	Installation de canalisations, de regards de visite et de bassins collecteurs.							?					
	Installation de conduits sur les ponts et/ou franchissements sans tranchées de plans d'eau.					I			I				
	Coulage de béton.					?			?				
	Installation de signalisation, d'éclairage, de caméras et d'abris (socles, dispositifs d'ancrage, structure et poteaux), d'armoires, de glissières/barrières, de bordures et d'îlots centraux surélevés.												
	Installation de câbles de chauffage, d'électricité et de télécommunication, ainsi que de sièges dans les terminus d'autobus.												
	Installation de murs de soutènement.		R	R	R	R			R				
	Installation/modernisation de fossés et de bassins collecteurs souterrains des eaux pluviales.				R	R			R				
	Remplacement de ponceaux n'abritant pas de plan d'eau.			R	R	R			R				
	Exploitation et entretien de véhicules et engins de chantier.	?		?		?		?	?				
	Roulotte de chantier, entreposage du matériel et des matériaux.	?		?	?	?			?				
	Établissement de sites d'emprunt.	R	R	R	R	R			R	R			
	Mise en place et compactage d'une couche de fondation granulaire et du matériau des accotements.	?				?			?				
	Mise en place et compactage de l'asphalte et du béton.	?				?			?				
	Mesures contre l'érosion et le dépôt de sédiments.	?		?	?	?			?				
	Végétalisation et ensemencement des sols perturbés et des nouveaux fossés.	?		?		?			?	?			
	Traçage des lignes de circulation.					?			?				
	Gestion des déchets.	?		?		?			?				

Tableau 4.2 Interactions possibles entre les activités de projet et les CVE (*suite*)

Phase des projets	Activité ou ouvrage	CVE (? = Deux sous-catégories; I = projets de STI; R = projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes)											
		Qualité de l'air	Terrain et topographie	Sols	Hydrologie de surface	Qualité de l'eau de surface	Quantité d'eau souterraine	Qualité de l'eau souterraine	Habitats et espèces aquatiques	Habitats et espèces terrestres	Utilisation du territoire et des ressources	Santé et conditions socio-économiques	Ressources culturelles et patrimoniales
Exploitation	Exploitation des STI.												
	Entretien de la signalisation et des feux.												
	Lutte contre les déchets sauvages.					R			R	R			
	Gestion et fauchage de la végétation en bordure des routes.									R			
	Entretien et réparation de la chaussée.	R				R			R				
	Gestion du drainage.					R			R				
	Déneigement, épandage de sable et déglçage en hiver.												
Accidents/défectuosités	Incidents mettant en cause l'utilisation d'engins de chantier (déversement de produits pétroliers ou de lubrifiants, rejet de sédiments, etc.).			?		?		?	?				

La *limite temporelle* des interactions possibles entre les projets et les CVE se limitera dans une large mesure à l'étape de la construction. Les travaux de construction associés aux projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS se poursuivent pendant toute l'année, mais la plupart d'entre eux sont mis en route au printemps, à l'été ou à l'automne. Ces travaux peuvent durer quelques semaines ou des mois, selon le projet. Dans le cas de certaines CVE, les interactions peuvent se prolonger jusqu'à l'étape de l'exploitation, soit jusqu'à la fin de la remise en état du terrain (plantation de végétaux pour lutter contre l'érosion et le dépôt de sédiments, stabilisation des pentes, rétablissement des habitats fauniques, etc.).

4.5 Effets potentiels sur l'environnement

Cette section traite des effets potentiels des projets visés par le REPS sur chaque CVE désignée à la section 4.3 et au tableau 4.2 comme étant exposée aux effets néfastes sur l'environnement des activités des projets.

4.5.1 *Qualité de l'air*

Durant la construction et les activités d'entretien opérationnel, les émissions des véhicules et des engins de chantier peuvent avoir des effets sur la qualité de l'air. De même, les activités qui perturbent les sols et les travaux de terrassement peuvent faire augmenter la concentration de poussières dans l'air.

4.5.2 *Terrain et topographie*

Pour respecter les normes concernant la déclivité de la route, les courbes et lignes de visibilité, et suivant le terrain et la topographie environnants, les projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes peuvent comprendre des travaux de nivellement ou de terrassement qui modifieront le terrain adjacent à l'emprise routière. Il peut être nécessaire de déblayer et de remblayer, de construire des murs de soutènement et/ou de creuser des tranchées de drainage. Ces modifications du terrain peuvent déstabiliser les talus si les parois des nouvelles pentes sont trop abruptes et exposées, ou si on n'utilise pas correctement les engins pour exécuter les travaux sur les pentes perturbées. Les modifications du terrain peuvent en outre perturber les trajectoires naturelles d'écoulement des eaux. Les projets qui exigent du dynamitage sont exclus du présent REPS.

4.5.3 *Sols*

Les sols bien gérés peuvent absorber beaucoup d'humidité, ce qui peut réduire le ruissellement et, par conséquent, l'érosion et la perte de matières organiques du sol. Des activités comme le creusage, le nivellement et le déplacement d'engins de chantier, ainsi que des pratiques de gestion inadéquates peuvent avoir un certain nombre d'effets sur l'environnement dont : érosion résultant d'une exposition et d'une perturbation accrues des sols; réduction des capacités des sols à cause du compactage et du mélange des sols; contamination des sols en raison d'une manutention ou d'un entreposage peu sécuritaire des matériaux, ou du déversement accidentel de matériaux entreposés.

4.5.4 *Hydrologie de surface*

Les activités des projets peuvent avoir des effets nuisibles sur l'hydrologie de surface en modifiant le régime d'écoulement des eaux de surface, ainsi que le volume et le débit du ruissellement, tant à l'étape de la construction qu'une fois les travaux terminés.

4.5.5 *Qualité de l'eau de surface*

Les activités des projets ne peuvent être exécutées dans des plans d'eau. De plus, des mesures doivent être prises pour empêcher le rejet de substances ou de sédiments dans des plans d'eau. Malgré cela, le déversement accidentel de sédiments ou de contaminants, tels que des produits pétroliers, de la graisse ou des carburants provenant des véhicules et des engins de chantier, directement ou indirectement dans des nappes d'eau de surface peut altérer la qualité de l'eau de surface. À l'étape de l'exploitation des ouvrages, les eaux de ruissellement des routes, le déglacage des routes et les activités de gestion de la végétation (utilisation d'herbicides et d'engrais) peuvent aussi porter atteinte à la qualité de l'eau de surface.

4.5.6 *Qualité et quantité de l'eau souterraine*

Les projets peuvent avoir un effet nuisible sur la qualité de l'eau souterraine en cas de rejet accidentel de contaminants dans les formations aquifères. Comme les travaux de construction sont exécutés en surface, il est peu probable qu'ils aient une influence sur la qualité et la quantité de l'eau contenue dans les couches aquifères profondes. La quantité de contaminants qui pourrait atteindre une couche aquifère à la suite d'un déversement ou d'une défectuosité de l'équipement serait probablement limitée. En cas de contamination de l'eau souterraine, le retour à l'état normal dépendrait de la capacité d'auto-épuration naturelle de chaque emplacement, étant donné qu'on laisserait jouer les mécanismes d'atténuation naturelle.

4.5.7 *Habitats et espèces aquatiques*

Les activités des projets ne peuvent être exécutées dans des plans d'eau. De plus, des mesures doivent être prises pour empêcher le rejet de substances et de sédiments dans des plans d'eau. Cependant, le déversement accidentel de sédiments ou de contaminants, tels que des produits pétroliers, de la graisse ou des carburants provenant des véhicules et des engins de chantier, dans des nappes d'eau de surface et/ou les eaux de ruissellement des routes, le déglacage des routes et les activités de gestion de la végétation (utilisation d'herbicides et d'engrais) peuvent avoir des effets nuisibles directs ou indirects sur les habitats et les espèces aquatiques (poissons, invertébrés benthiques etc.).

4.5.8 *Habitats et espèces terrestres*

Les projets pourraient avoir des effets nuisibles sur les habitats et les espèces terrestres, en perturbant ou détruisant des végétaux et des habitats, en introduisant des espèces non indigènes et des espèces opportunistes ou en perturbant la migration, la nidification et les activités d'élevage de la faune. Notamment, le déglacage des routes et l'utilisation d'engrais/herbicides au bord des routes, à l'étape de l'exploitation des ouvrages, peuvent avoir des effets sur les habitats

terrestres. Une valeur particulière est accordée aux espèces indigènes rares ou peu répandues étant donné que la perte d'individus appartenant à ces espèces risque davantage de porter atteinte à l'intégrité écologique d'une zone. Étant donné que la faune présente dans les zones visées est probablement habituée aux bruits et au mouvement d'une circulation intense, il est peu probable qu'elle sera perturbée par le bruit des travaux de construction et de l'exploitation des ouvrages visés par le REPS.

4.5.9 *Ressources culturelles et patrimoniales*

Les travaux de terrassement pourraient endommager ou perturber des ressources culturelles encore inconnues.

4.5.10 *Utilisation des terres et des ressources*

Les projets risquent peu de perturber l'utilisation des terres et des ressources dans le voisinage du projet. Comme les effets environnementaux de ces projets ont une durée, une fréquence et une étendue spatiale limitées, il est peu probable que l'utilisation des terres et des ressources en soit affectée.

4.5.11 *Santé et conditions socio-économiques*

Les projets risquent peu de perturber la santé et les conditions socio-économiques dans la zone du projet. Comme les effets environnementaux de ces projets ont une durée, une fréquence et une étendue spatiale limitées, il est peu probable que la santé et les conditions socio-économiques en soient affectées.

4.6 *Pratiques de gestion optimales (PGO)*

Les pratiques de gestion optimales sont des approches et des lignes directrices fondées sur une science reconnue qui, si elles sont respectées, devraient permettre au promoteur d'atteindre ou de dépasser les objectifs environnementaux fixés, quelles que soient les conditions particulières de l'emplacement. Les PGO sont partie intégrante des activités de planification des projets, de préparation du terrain, de construction, de remise en état des lieux et d'exploitation des ouvrages.

Les projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes visés par le présent REPS sont des projets courants, dont les effets sur l'environnement sont prévisibles et peuvent être évités ou atténués par l'application de PGO éprouvées.

Les PGO à mettre en œuvre pour éliminer, atténuer ou contrôler les effets nuisibles des activités des projets sur les CVE désignées, y compris les effets d'accidents et de défauts possibles, sont indiquées aux tableaux 4.4 et 4.5. Si toutes ces PGO sont appliquées, il est peu probable que les projets visés par le présent REPS aient d'importants effets résiduels néfastes sur l'environnement.

Il est possible qu'on découvre, durant les travaux de terrassement, des zones qui ont été contaminées par le passé. Dans un tel cas, il faut établir un plan d'assainissement qui fera en

sorte que le site visé puisse ensuite être utilisé sans conséquences néfastes pour l'environnement. La façon dont le site sera restauré dépend de la nature de la contamination. Les mesures de gestion des sols contaminés vont du traitement sur place au déblaiement et au transport jusqu'à une installation autorisée. La décision à cet égard est prise en consultation avec les organismes de réglementation compétents.

Afin de s'assurer que les conditions du financement accordé au promoteur, notamment les PGO, sont respectées, TC donnera des avis techniques aux promoteurs, au cours de la planification des projets et pourra, pendant les travaux et/ou à l'achèvement de ceux-ci, procéder à des entrevues téléphoniques ou des visites sur le chantier. Ces visites permettront aussi au personnel de TC de mieux comprendre la nature et les avantages des projets.

4.7 Analyse et prévision des effets résiduels sur l'environnement

L'analyse et la prévision des impacts résiduels sont fondées sur les interactions possibles entre les projets et les CVE décrites à la section 4.5 et au tableau 4.2 ainsi que sur les pratiques de gestion optimales (décrites à la section 4.6) destinées à éliminer, atténuer ou contrôler les effets potentiels des projets. L'importance des effets résiduels prévus, à savoir les effets résiduels dont il est prévu qu'ils subsisteront après la mise en œuvre de toutes les PGO appropriées, est évaluée en fonction de critères précis. Ces critères tiennent compte de l'ampleur, de l'étendue géographique, de la durée, de la fréquence ainsi que de la permanence des effets d'un projet, suivant les définitions présentées au tableau 4.1.

Après avoir appliqué ces critères, on détermine si l'effet néfaste sur l'environnement est négligeable, mineur ou important, suivant les définitions présentées au tableau 4.3.

La cote ainsi établie correspond à l'importance résiduelle de chaque effet sur l'environnement, y compris les effets d'accidents et de défauts, après l'application des PGO. Les CVE concernées, les effets potentiels sur l'environnement, les PGO requises ainsi que les prévisions concernant l'importance des effets résiduels néfastes sont présentés aux tableaux 4.4 et 4.5, pour chacune des deux sous-catégories de projets visées par le présent REPS.

Tableau 4.3 Définition de l'importance des effets

Importance des effets	Définition
Effets négligeables (NEG) (pas importants)	Effets sur l'environnement qui, compte tenu des PGO applicables, sont considérés comme « faibles » pour tous les critères, ou sont considérés comme « modérés » pour quelques critères, mais dont on estime qu'il est « peu » probable qu'ils se produisent.
Effets mineurs ou atténuables (MIN) (pas importants)	Effets sur l'environnement qui, compte tenu des PGO requises, sont considérés comme « faibles » ou « modérés » pour tous les critères, sont considérés comme « modérément » probables et dont à la fois l'ampleur et la permanence <i>ne sont pas</i> considérées comme « modérées ».
Effets néfastes importants (ENI)	Effets sur l'environnement dont, compte tenu des PGO, l'ampleur et la probabilité sont considérées « modérées » ou « importantes » et dont la permanence est aussi considérée « modérée » ou « importante » et/ou dont l'étendue, la durée et/ou la fréquence sont considérées « importantes ».

Abréviations – Tableaux

F – Faible

M – Modéré

I – Important

NEG – Négligeable

MIN – Mineur

Tableau 4.4 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'air	Diminution de la qualité de l'air à cause des émissions des véhicules/engins de chantier et de la poussière.	Mouiller ou couvrir les sols secs et exposés quand il vente ou quand il y a trop de poussière. Recouvrir les matériaux de déblai de bâches solidement fixées ou d'un dispositif équivalent pour les transporter. Veiller à ce que tous les véhicules et engins de chantier soient réglés correctement, en bon état de marche et équipés des dispositifs antipollution standard. Éviter le plus possible de laisser tourner les moteurs au ralenti. Réduire au minimum la vitesse des véhicules dans les limites du chantier afin de produire le moins de poussière possible.	F	M	F	M	F	M	MIN
Sols	Plus grande exposition du sol entraînant l'érosion et l'instabilité des pentes.	Dégager le moins possible l'emplacement : conserver une couverture végétale et des brise-vent. Stabiliser les talus selon les conditions du terrain. Éviter d'exécuter des activités sur des pentes abruptes et/ou fragiles. Mettre en place des dispositifs pour empêcher l'érosion avant d'entreprendre les travaux, et ne les enlever qu'une fois que le terrain a été stabilisé. Effectuer les travaux par étapes afin de limiter la durée d'exposition des sols perturbés. Dans la mesure du possible, éloigner la trajectoire d'écoulement des eaux de surface du chantier et des zones où le sol est exposé ou vulnérable. Éviter de travailler quand le terrain est très mouillé. Remettre les zones perturbées en état le plus vite possible afin de limiter la durée d'exposition du sol.	F	F	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.4 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI) (suite)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Sols (suite)	Réduction de l'aptitude/de la productivité du sol en raison du compactage et du mélange de la terre végétale et du sous-sol.	Enlever la terre végétale et la mettre de côté avant les travaux. Dans la mesure du possible, éviter d'enlever la terre végétale quand il gèle. Séparer d'au moins un mètre la terre végétale, le matériau du sous-sol et le déblai mis de côté, afin d'éviter que les matériaux se mélangent, et remettre en place les matériaux en les remplaçant, au besoin, par des matériaux analogues. Éviter de travailler quand le terrain est très mouillé. Remettre les zones perturbées en état le plus vite possible afin de limiter la durée d'exposition du sol.	F	F	F	F	F	F	NEG
	Contamination des sols en raison d'une manutention ou d'un entreposage peu sécuritaire des matériaux, du déversement accidentel de matériaux entreposés et/ou du déblaiement de sols déjà contaminés.	Conserver sur place, en tout temps, les plans d'urgence, le matériel et les fournitures nécessaires en cas de déversement, et apprendre aux employés à s'en servir. En cas de déversement, enlever et éliminer comme il se doit le produit déversé. Inspecter visuellement le sol de déblai pour vérifier s'il y a des traces de contamination (produits pétroliers, graisse, etc.). En cas de découverte d'une zone déjà contaminée, établir un plan d'assainissement pouvant comprendre des mesures telles que le traitement sur place ou le déblaiement du sol et son transport jusqu'à une installation autorisée, selon la nature de la contamination. Les sols et les sédiments potentiellement contaminés qui doivent être enlevés du site doivent être analysés conformément aux lignes directrices applicables. Les matériaux contaminés doivent être mis en dépôt sur un terrain stabilisé, hors de la zone de crue. Établir un plan de gestion des risques pour la mise en dépôt à court terme des matériaux avant leur évacuation.	F	F	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.4 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI) (suite)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Hydrologie de surface	Modification du régime d'écoulement des eaux de surface ainsi que du volume et du débit de ruissellement.	Veiller à ce que les travaux de terrassement n'aggravent pas les risques d'inondation ou n'empêchent pas l'écoulement des eaux dans les plans d'eau naturels. Perturber le moins possible la surface du sol et la végétation de manière à ne pas modifier les caractéristiques d'infiltration et de ruissellement des eaux.	F	F	F	F	F	F	NEG
Qualité de l'eau de surface	Diminution de la qualité de l'eau en raison de l'augmentation de la charge sédimentaire.	Éviter de travailler quand le terrain est très mouillé. Stabiliser les pentes selon les conditions du terrain. Mettre en place des dispositifs efficaces à long terme pour empêcher l'érosion et le dépôt de sédiments avant d'entreprendre les travaux et ne pas les enlever tant que le terrain n'a pas été stabilisé. Dans la mesure du possible, enlever les sédiments accumulés avant d'enlever les barrières. Dans la mesure du possible, végétaliser le lieu d'exécution des travaux ou le remettre dans l'état où il était avant le début des travaux. Dans la mesure du possible, éloigner la trajectoire d'écoulement des eaux de surface du chantier et des zones où le sol est exposé ou vulnérable. Tous les ouvrages de franchissement sans tranchée pour les conduits doivent être réalisés conformément aux Énoncés opérationnels du MPO destinés aux provinces et territoires (http://www.dfo-mpo.gc.ca/regions/central/habitat/os-ee/prov-terr/index_f.htm).	F	M	F	M	F	F	NEG

Tableau 4.4 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI) (suite)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'eau de surface (suite)	Diminution de la qualité de l'eau en raison de la pénétration de contaminants.	<p>Bien entretenir les engins de chantier afin d'éviter les fuites et les déversements de carburants, de lubrifiants, de fluides hydrauliques ou de liquides de refroidissement.</p> <p>Entreposer, manutentionner et éliminer les carburants, les déchets dangereux et les autres déchets conformément aux lois et règlements municipaux, provinciaux et fédéraux.</p> <p>Ravitainer en carburant et/ou procéder à l'entretien des engins de chantier mobiles et entreposer les matières dangereuses gardées sur le chantier à au moins 100 mètres de tout plan d'eau.</p> <p>Ravitainer en carburant et/ou procéder à l'entretien des équipements fixes se trouvant à moins de 100 mètres d'un plan d'eau de manière qu'en cas de déversement, le produit déversé n'atteigne pas le plan d'eau.</p> <p>Recueillir, contenir et nettoyer les déversements et les fuites immédiatement.</p> <p>S'assurer que l'entrepreneur conserve sur place le matériel et les matériaux nécessaires pour le nettoyage après un déversement (p. ex., 25 kg de sorbant commercial approprié, 30 mètres carrés de polyéthylène de 6 mm, une pelle et un fût de carburant vide pour recueillir le produit déversé et l'évacuer – CPWCC, 1999).</p> <p>Signaler aux administrations provinciales ou territoriales responsables tout déversement de produits pétroliers ou de matières dangereuses à déclaration obligatoire. Conserver sur le chantier les numéros de téléphone des personnes à prévenir en cas d'urgence.</p>	F	M	F	F	M	F	NEG

Tableau 4.4 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI) (suite)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'eau souterraine	Diminution de la qualité de l'eau souterraine en raison de la pénétration de contaminants.	<p>Bien entretenir les engins de chantier afin d'éviter les fuites et les déversements de carburants, de lubrifiants, de fluides hydrauliques ou de liquides de refroidissement.</p> <p>Entreposer, manutentionner et éliminer les carburants, les déchets dangereux et les autres déchets conformément aux lois et règlements municipaux, provinciaux et fédéraux.</p> <p>Recueillir, contenir et nettoyer les déversements et les fuites immédiatement.</p> <p>S'assurer que l'entrepreneur conserve sur place le matériel et les matériaux de nettoyage nécessaires en cas de déversement (p. ex., 25 kg de sorbant commercial approprié, 30 mètres carrés de polyéthylène de 6 mm, une pelle et un fût de carburant vide pour recueillir le produit déversé et l'évacuer – CPWCC, 1999).</p> <p>Signaler aux administrations provinciales ou territoriales responsables tout déversement de produits pétroliers ou de matières dangereuses à déclaration obligatoire. Conserver sur le chantier les numéros de téléphone des personnes à prévenir en cas d'urgence.</p>	F	F	M	F	M	F	NEG
Espèces et habitats aquatiques	Perturbation des habitats et des espèces aquatiques.	<p>Perturber le moins possible la surface du sol et la végétation de manière à ne pas modifier les caractéristiques d'infiltration et de ruissellement des eaux.</p> <p>Dans la mesure du possible, végétaliser le lieu d'exécution des travaux ou le remettre dans l'état où il était avant le début des travaux.</p> <p>S'assurer que les matériaux d'engrènement utilisés, le cas échéant, sont propres, exempts de granulats fins et d'une taille suffisante pour ne pas être déplacés durant les pointes de crue.</p> <p>Veiller à ce que les travaux de terrassement n'aggravent pas les risques d'inondation ou ne créent pas d'obstruction à l'écoulement des eaux dans les plans d'eau naturels.</p>	F	M	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.4 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets de systèmes de transport intelligents (STI) (suite)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Habitats et espèces terrestres	Perturbation ou destruction de végétation et d'habitats.	Dégager le moins possible l'emplacement : conserver une couverture végétale et des brise-vent. Utiliser les routes et les sentiers existants pour accéder au site. Remettre les zones perturbées et les sols exposés en végétation en utilisant des espèces qui y croissent avant les travaux ou des espèces indigènes appropriées. Récupérer la terre végétale enlevée et perturbée durant les travaux et la remettre en place le plus rapidement possible afin de permettre le rétablissement naturel de la végétation. Éviter d'enlever la végétation durant les périodes critiques de la nidification et de la reproduction jusqu'à ce que les jeunes aient quitté le territoire des parents, afin de perturber le moins possible les oiseaux migrateurs et d'assurer le respect de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i> .	F	F	F	F	M	M	MIN
	Introduction d'espèces non indigènes et d'espèces opportunistes.	Nettoyer tout l'équipement avant de le transporter à un nouveau chantier. Remettre les zones perturbées et les sols exposés en végétation en utilisant des espèces qui y croissent avant les travaux ou des espèces indigènes appropriées.	F	F	F	F	M	M	MIN
	Perturbation de la faune : déplacement, nidification et élevage des petits.	Avant de dégager une zone, la parcourir afin de savoir s'il s'y trouve des nids ou des tanières et, si tel est le cas, éviter de les perturber. Si le lieu d'exécution du projet abrite des oiseaux migrateurs ou d'autres animaux sauvages, éviter d'effectuer des travaux durant les périodes critiques de la nidification et de l'élevage des petits.	F	F	F	F	F	F	NEG
Ressources culturelles et patrimoniales	Perte ou perturbation de ressources culturelles ou patrimoniales.	En cas de découverte de ressources culturelles ou patrimoniales, interrompre les travaux et signaler immédiatement la découverte à l'administration provinciale ou territoriale concernée. Les travaux sont ensuite exécutés selon les directives de cette administration.	F	F	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'air	Diminution de la qualité de l'air à cause des émissions des véhicules/engins de chantier et de la poussière.	Mouiller ou couvrir les sols secs et exposés quand il vente ou quand il y a trop de poussière. Recouvrir les matériaux de déblai de bâches solidement fixées ou d'un dispositif équivalent pour les transporter. Veiller à ce que tous les véhicules et engins de chantier soient réglés correctement, en bon état de marche et équipés des dispositifs antipollution standard. Éviter le plus possible de laisser tourner les moteurs au ralenti. Réduire au minimum la vitesse des véhicules dans les limites du chantier afin de produire le moins de poussière possible.	F	M	F	M	F	M	MIN
Terrain et topographie	Déstabilisation des pentes et/ou modification des trajectoires naturelles d'écoulement des eaux en raison de modifications du terrain.	Planifier soigneusement les travaux exécutés dans des zones où il existe des pentes de classe 6 (15 % à 30 %), surtout si le sol est mince et risque de bouger s'il est perturbé. Utiliser des engins à chenilles et, si nécessaire, des dispositifs d'ancrage. Reprofilier les zones où le terrain a été modifié, afin de les intégrer à la topographie des lieux, et pour assurer la stabilité des pentes et conserver les trajectoires naturelles d'écoulement des eaux. Végétaliser le plus tôt possible afin de stabiliser les pentes. Utiliser des moyens comme les géotextiles pour stabiliser les pentes jusqu'à l'établissement de la couverture végétale.	F	F	M	F	M	F	NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (suite)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Sols	Plus grande exposition du sol entraînant l'érosion et l'instabilité des pentes.	Dégager le moins possible l'emplacement : conserver une couverture végétale et des brise-vent. Stabiliser les talus si les conditions du terrain l'exigent. Éviter d'exécuter des activités sur des pentes abruptes et/ou fragiles. Mettre en place des dispositifs pour empêcher l'érosion avant d'entreprendre les travaux et ne les enlever qu'une fois que le terrain a été stabilisé. Effectuer les travaux par étapes afin de limiter la durée d'exposition des sols perturbés. Dans la mesure du possible, éloigner la trajectoire d'écoulement des eaux de surface du chantier et des zones où le sol est exposé ou vulnérable. Éviter de travailler quand le terrain est très mouillé. Remettre les zones perturbées en état le plus vite possible afin de limiter la durée d'exposition du sol.	F	F	F	F	M	F	NEG
	Réduction de l'aptitude/la productivité du sol en raison du compactage et du mélange de la terre végétale et du sous-sol.	Enlever la terre végétale et la mettre de côté avant les travaux. Dans la mesure du possible, éviter d'enlever la terre végétale quand il gèle. Séparer d'au moins un mètre la terre végétale, le matériau du sous-sol et les déblais mis de côté, afin d'éviter que les matériaux se mélangent et remettre en place les matériaux en les remplaçant, au besoin, par des matériaux analogues. Éviter de travailler quand le terrain est très mouillé. Remettre les zones perturbées en état le plus vite possible afin de limiter la durée d'exposition du sol.	F	F	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Sols (<i>suite</i>)	Contamination des sols en raison d'une manutention ou d'un entreposage peu sécuritaire des matériaux, du déversement accidentel de matériaux entreposés et/ou du déblai de sols déjà contaminés.	<p>Conserver sur place, en tout temps, les plans d'urgence, le matériel et les fournitures nécessaires en cas de déversement, et apprendre aux employés à s'en servir. En cas de déversement, enlever et éliminer comme il se doit le produit déversé.</p> <p>Inspecter visuellement le sol de déblai pour vérifier s'il y a des traces de contamination (produits pétroliers, graisse, etc.).</p> <p>En cas de découverte d'une zone déjà contaminée, établir un plan d'assainissement pouvant comprendre des mesures telles que le traitement sur place ou le déblaiement du sol et son transport jusqu'à une installation autorisée, selon la nature de la contamination.</p> <p>Les sols et les sédiments potentiellement contaminés qui doivent être enlevés du site doivent être analysés conformément aux lignes directrices applicables.</p> <p>Les matériaux contaminés doivent être mis en dépôt sur un terrain stabilisé, hors de la zone de crue.</p> <p>Établir un plan de gestion des risques pour la mise en dépôt à court terme des matériaux avant leur évacuation.</p>	F	F	F	F	F	F	NEG
Hydrologie de surface	Modification du régime d'écoulement des eaux de surface ainsi que du volume et du débit de ruissellement.	<p>Veiller à ce que les travaux de terrassement n'aggravent pas les risques d'inondation ou n'empêchent pas l'écoulement des eaux dans les plans d'eau naturels.</p> <p>Perturber le moins possible la surface du sol et la végétation de manière à ne pas modifier les caractéristiques d'infiltration et de ruissellement des eaux.</p> <p>Intégrer des baissières gazonnées, des séparateurs d'huile et de sable, des tranchées d'infiltration et d'exfiltration, des bandes tampons, etc. au plan de gestion de l'écoulement des eaux pluviales de chaque emplacement, afin d'assurer la qualité et la quantité de l'eau de surface dans les limites du lieu d'exécution du projet.</p>	F	F	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'eau de surface	Diminution de la qualité de l'eau en raison de l'augmentation de la charge sédimentaire.	<p>Éviter de travailler quand le terrain est très mouillé. Stabiliser les pentes selon les conditions du terrain. Mettre en place des dispositifs efficaces à long terme pour empêcher l'érosion et le dépôt de sédiments avant d'entreprendre les travaux et ne pas les enlever tant que le terrain n'a pas été stabilisé.</p> <p>Dans la mesure du possible, enlever les sédiments accumulés avant d'enlever les barrières.</p> <p>Dans la mesure du possible, végétaliser le lieu d'exécution des travaux ou le remettre dans l'état où il était avant le début des travaux.</p> <p>Dans la mesure du possible, éloigner la trajectoire d'écoulement des eaux de surface du chantier et des zones où le sol est exposé ou vulnérable.</p> <p>Intégrer des baissières gazonnées, des séparateurs d'huile et de sable, des tranchées d'infiltration et d'exfiltration, des bandes tampons, etc. au plan de gestion de l'écoulement des eaux pluviales de chaque emplacement, afin d'assurer la qualité et la quantité de l'eau de surface dans les limites du lieu d'exécution du projet.</p>	F	M	F	M	F	F	NEG
	Diminution de la qualité de l'eau en raison de la pénétration de contaminants.	<p>Bien entretenir les engins de chantier afin d'éviter les fuites et les déversements de carburants, de lubrifiants, de fluides hydrauliques ou de liquides de refroidissement.</p> <p>Entreposer, manutentionner et éliminer les carburants, les déchets dangereux et les autres déchets conformément aux lois et règlements municipaux, provinciaux et fédéraux.</p> <p>Ravitailer en carburant et/ou procéder à l'entretien des engins de chantier mobiles et entreposer les matières dangereuses conservées dans un chantier à au moins 100 mètres de tout plan d'eau.</p> <p>Ravitailer en carburant et/ou procéder à l'entretien des équipements fixes se trouvant à moins de 100 mètres d'un plan d'eau de manière qu'en cas de déversement, le produit déversé n'atteigne pas le plan d'eau.</p>							

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'eau de surface (<i>suite</i>)	Diminution de la qualité de l'eau en raison de la pénétration de contaminants (<i>suite</i>).	<p>Recueillir, contenir et nettoyer les déversements et les fuites immédiatement.</p> <p>S'assurer que l'entrepreneur conserve sur place le matériel et les matériaux nécessaires pour le nettoyage en cas de déversement (p. ex., 25 kg de sorbant commercial approprié, 30 mètres carrés de polyéthylène de 6 mm, une pelle et un fût de carburant vide pour recueillir le produit déversé et l'évacuer – CPWCC, 1999).</p> <p>Signaler aux administrations provinciales ou territoriales responsables tout déversement de produits pétroliers ou de matières dangereuses à déclaration obligatoire. Conserver sur le chantier les numéros de téléphone des personnes à prévenir en cas d'urgence.</p> <p>Intégrer des baissières gazonnées, des séparateurs d'huile et de sable, des tranchées d'infiltration et d'exfiltration, des bandes tampons, etc. au plan de gestion de l'écoulement des eaux pluviales de chaque emplacement afin d'assurer la qualité et la quantité de l'eau de surface dans les limites du lieu d'exécution du projet.</p> <p>Faire le nécessaire pour réduire les conséquences potentielles de l'épandage de sel de voirie sur l'environnement : choix des bons moments pour l'épandage, amélioration des épanduses, techniques de pré-mouillage, surveillance de la température de la chaussée, etc.</p> <p>Remplacer le sel de déglacage par d'autres produits, par exemple des sels chlorés et des substances à base d'acétate, si possible.</p> <p>Pour réparer la chaussée, n'appliquer la couche de scellement que sur une surface sèche et ce, jamais dans les 24 heures avant ou durant une chute de pluie.</p> <p>Évaluer avec précision la nécessité d'utiliser des herbicides ou des engrais et ne pas en utiliser près des plans d'eau ou à des endroits où ils risquent d'être entraînés dans des plans d'eau par l'eau de ruissellement.</p>							NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Qualité de l'eau souterraine	Diminution de la qualité de l'eau souterraine en raison de la pénétration de contaminants.	<p>Bien entretenir les engins de chantier afin d'éviter les fuites et les déversements de carburants, de lubrifiants, de fluides hydrauliques ou de liquides de refroidissement.</p> <p>Entreposer, manutentionner et éliminer les carburants, les déchets dangereux et les autres déchets et conformément aux lois et règlements municipaux, provinciaux et fédéraux.</p> <p>Recueillir, contenir et nettoyer les déversements et les fuites immédiatement.</p> <p>S'assurer que l'entrepreneur conserve sur place le matériel et les matériaux nécessaires pour nettoyer les produits déversés (p. ex., 25 kg de sorbant commercial approprié, 30 mètres carrés de polyéthylène de 6 mm, une pelle et un fût de carburant vide pour recueillir le produit déversé et l'évacuer – CPWCC, 1999).</p> <p>Signaler aux administrations provinciales ou territoriales responsables tout déversement de produits pétroliers ou de matières dangereuses à déclaration obligatoire.</p> <p>Conserver sur le chantier les numéros de téléphone des personnes à prévenir en cas d'urgence.</p>	F	F	M	F	M	F	NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Espèces et habitats aquatiques	Perturbation physique des habitats et des espèces aquatiques et/ou diminution de la qualité des habitats en raison de la pénétration de contaminants ou de sédiments.	<p>Perturber le moins possible la surface du sol et la végétation de manière à ne pas modifier les caractéristiques d'infiltration et de ruissellement des eaux.</p> <p>Dans la mesure du possible, végétaliser le lieu d'exécution des travaux ou le remettre dans l'état où il était avant le début des travaux.</p> <p>S'assurer que les matériaux d'enrochement utilisés, le cas échéant, sont propres, exempts de granulats fins et d'une taille suffisante pour ne pas être déplacés durant les pointes de crue.</p> <p>Veiller à ce que les travaux de terrassement n'aggravent pas les risques d'inondation ou ne créent pas d'obstruction à l'écoulement des eaux dans les plans d'eau naturels.</p> <p>Intégrer des baissières gazonnées, des séparateurs d'huile et de sable, des tranchées d'infiltration et d'exfiltration, des bandes tampons, etc. au plan de gestion de l'écoulement des eaux pluviales de chaque emplacement, afin d'assurer la qualité et la quantité de l'eau de surface dans les limites du lieu d'exécution du projet.</p> <p>Faire le nécessaire pour réduire les conséquences de l'épandage de sel de voirie pour l'environnement : choix des bons moments pour l'épandage, amélioration des épanduses, techniques de pré-mouillage, surveillance de la température de la chaussée, etc.</p> <p>Remplacer le sel de déglacage par d'autres produits, par exemple les sels chlorés et les substances à base d'acétate, lorsqu'il y a lieu.</p> <p>Évaluer avec précision la nécessité d'utiliser des herbicides ou des engrais et ne pas en utiliser près des plans d'eau ou à des endroits où ils risquent d'être entraînés dans des plans d'eau par l'eau de ruissellement.</p>	F	M	F	F	F	F	NEG

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Habitats et espèces terrestres	Perturbation ou destruction de végétation et d'habitats.	<p>Dégager le moins possible l'emplacement : conserver une couverture végétale et des brise-vent.</p> <p>Utiliser les routes et les sentiers existants pour accéder au site.</p> <p>Remettre les zones perturbées et les sols exposés en végétation en utilisant des espèces qui y croissent avant les travaux ou des espèces indigènes appropriées.</p> <p>Récupérer la terre végétale enlevée et perturbée durant les travaux et la remettre en place le plus rapidement possible afin de permettre le rétablissement naturel de la végétation.</p> <p>Éviter d'enlever la végétation durant les périodes critiques de la nidification et de la reproduction jusqu'à ce que les jeunes aient quitté le territoire des parents, afin de perturber le moins possible les oiseaux migrateurs et d'assurer le respect de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>.</p> <p>Faire le nécessaire pour réduire les conséquences de l'épandage de sel de voirie pour l'environnement : choix des bons moments pour l'épandage, amélioration des épanduses, techniques de pré-mouillage, surveillance de la température de la chaussée, etc.</p> <p>Remplacer le sel de déglacage par d'autres produits, par exemple les sels chlorés et les substances à base d'acétate, si possible.</p> <p>Évaluer avec précision la nécessité d'utiliser des herbicides ou des engrais et faire en sorte que leur utilisation n'ait pas de conséquences sur les zones voisines.</p>	F	F	F	F	M	M	MIN

Tableau 4.5 Effets potentiels sur l'environnement et pratiques de gestion optimales – Projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)

	Effets potentiels sur l'environnement	Pratiques de gestion optimales	Ampleur	Étendue	Durée	Fréquence	Permanence	Probabilité	Importance de l'effet néfaste
CVE	Nota : Il incombe au promoteur de se conformer à l'ensemble des lois, règlements et codes municipaux, provinciaux/territoriaux et fédéraux concernant la santé et la sécurité publiques, la protection de l'environnement et des habitats fauniques, les codes du travail, l'utilisation des terres et le zonage ainsi que d'obtenir dans les meilleurs délais, avant le début de tous travaux, tous les droits, permis, approbations et autorisations nécessaires. Cette exigence vise à atténuer les effets environnementaux sur l'une quelconque des composantes environnementales touchées par les projets.								
Habitats et espèces terrestres (<i>suite</i>)	Introduction d'espèces non indigènes et d'espèces opportunistes.	Nettoyer tout l'équipement avant de le transporter à un nouveau chantier. Remettre les zones perturbées et les sols exposés en végétation en utilisant des espèces qui y croissaient avant les travaux ou des espèces indigènes appropriées.	F	F	F	F	M	M	MIN
	Perturbation de la faune : déplacement, nidification et élevage des petits.	Avant de dégager une zone, la parcourir afin de savoir s'il s'y trouve des nids ou des tanières et, si tel est le cas, éviter de les perturber. Si le lieu d'exécution du projet abrite des oiseaux migrateurs ou d'autres animaux sauvages, éviter d'effectuer des travaux durant les périodes critiques de la nidification et de l'élevage des petits. Là où c'est possible, aménager des parcours protégés pour les petites espèces terrestres.	F	F	F	F	M	F	NEG
Ressources culturelles et patrimoniales	Perte ou perturbation des ressources culturelles ou patrimoniales.	En cas de découverte de ressources culturelles ou patrimoniales, interrompre les travaux et signaler immédiatement la découverte à l'administration provinciale ou territoriale concernée. Les travaux sont ensuite exécutés selon les directives de cette administration.	F	F	F	F	F	F	NEG

4.6 Effets potentiels de l'environnement sur le projet

Suivant la *Loi*, il faut, dans le cadre d'une évaluation environnementale, examiner les effets potentiels de l'environnement sur les projets. La gravité et la fréquence accrues des événements météorologiques extrêmes provoqués par les changements climatiques peuvent influencer sur la construction et l'exploitation d'ouvrages. Il est donc de plus en plus important de protéger ceux-ci contre ces effets. Les projets d'envergure restreinte liés aux transports sont exposés à divers effets environnementaux, notamment :

- les conditions météorologiques extrêmes (vent, précipitations) peuvent porter atteinte à l'intégrité physique des ouvrages et/ou provoquer, de façon imprévisible, du ruissellement, de l'érosion ou de la sédimentation à l'étape de la construction;
- l'affaissement ou le tassement des sols, la subsidence et le mouvement de la surface du terrain peuvent également porter atteinte à l'intégrité physique des ouvrages et réduire la qualité des produits finaux;
- les éléments de paysage, la géologie de surface et les caractéristiques physiques de l'emplacement des projets peuvent avoir un effet sur les matériaux ou les méthodes de construction utilisés;
- l'usure normale des ouvrages sous l'effet des conditions et des forces météorologiques (exposition au soleil, vent, cycles de gel et de dégel).

Les effets qui ont été déterminés sont considérés atténuables et évitables, moyennant une conception appropriée, l'utilisation des pratiques de gestion optimales reconnues en construction et le recours à des méthodes d'exploitation, d'entretien et de réparation standard. Les pratiques de gestion optimales applicables en l'occurrence sont décrites aux tableaux 4.4 et 4.5.

4.7 Effets cumulatifs

Des effets cumulatifs peuvent se produire lorsque différents projets, en interagissant les uns avec les autres, ont des effets sur les CVE. C'est pourquoi il faut tenir compte des projets antérieurs, présents et probables pour l'avenir, pour déterminer toute l'ampleur des effets environnementaux potentiels associés à chaque activité de projet.

L'examen des effets cumulatifs doit englober les effets résultant des interactions entre l'ensemble des activités et des projets découlant de l'exploitation du réseau routier ainsi qu'entre les projets et les activités menés à l'extérieur de l'empreinte du réseau routier. Les projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS peuvent interagir avec :

- d'autres projets de construction visés par le présent REPS;
- des projets de construction routière non visés par le présent REPS;
- des activités d'exploitation du réseau routier;
- des projets et des activités menés à l'extérieur de l'emprise routière.

4.7.1 *Interactions entre des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS*

Il a été déterminé que les effets sur l'environnement des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS étaient négligeables ou mineurs, et qu'ils se limitaient à la zone immédiate des projets. Un certain nombre des projets visés par le REPS exécutés en même temps et au même endroit pourraient avoir des effets cumulatifs (de « grignotage »). Cependant, comme les effets sont négligeables ou mineurs, il est peu probable que les projets individuels d'envergure restreinte liés aux transports visés par le REPS contribuent à des effets cumulatifs mesurables.

4.7.2 *Interactions entre des projets visés par le présent REPS et d'autres projets de construction routière non visés par le présent REPS*

Il a été déterminé que les effets sur l'environnement des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS étaient négligeables ou mineurs, et qu'ils se limitaient à la zone immédiate des projets. Si un autre projet de construction routière (non visé par le présent REPS) était exécuté en même temps et dans le même secteur qu'un projet d'envergure restreinte liés aux transports visé par le présent REPS, leurs effets combinés pourraient contribuer à des effets cumulatifs environnementaux sur les ressources touchées. Pour autant que les PGO appropriées soient appliquées à tous les projets, l'effet cumulatif sur les ressources environnementales devrait être mineur. La contribution des projets visés par le REPS à l'effet cumulatif serait minime.

4.7.3 *Interactions entre les projets visés par le présent REPS et les activités d'exploitation du réseau de transport*

En règle générale, les activités d'exploitation du réseau de transport (entretien de la signalisation et des feux, gestion des déchets, gestion et tonte de la végétation en bordure des routes, enlèvement de la neige, entretien et réparation de la chaussée, etc.) aux lieux d'exécution des projets sont menées depuis longtemps et l'environnement immédiat y a été régulièrement exposé avant la mise en œuvre de l'une quelconque des activités en rapport avec les projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS. Comme il a été déterminé que les effets de ces projets sur l'environnement sont négligeables ou mineurs, il est peu probable qu'ils contribuent à des effets cumulatifs néfastes pour l'environnement en se combinant avec les activités d'exploitation courantes.

4.7.4 *Interactions entre les projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS et les projets et activités exécutés à l'extérieur de l'emprise routière*

Il a été déterminé que les effets sur l'environnement des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS étaient négligeables ou mineurs et qu'ils se limitaient à la zone immédiate des projets. Si d'autres projets de construction étaient exécutés à l'extérieur de l'emprise routière en même temps et dans le même secteur que les projets visés par le présent REPS (des projets de construction de logements ou de commerces, par exemple), leurs effets combinés pourraient contribuer à des effets environnementaux cumulatifs sur les ressources

touchées. La contribution des projets visés par le REPS à ces effets serait toutefois minime. Pour autant que les PGO appropriées soient appliquées à tous les projets, l'effet cumulatif sur les ressources de l'environnement serait minime.

4.7.5 *Résumé de l'évaluation des effets cumulatifs*

D'après ce que l'on sait des effets potentiels sur l'environnement et à la lumière de l'expérience passée, il est possible de prévoir les effets cumulatifs sur l'environnement pouvant résulter d'une combinaison de projets ou d'activités connus au moment de la déclaration du présent REPS. Il conviendra de tenir compte, dans la planification et la conception des projets, de l'infrastructure environnante, des activités des autres réseaux de transport, et des projets ou des activités menés à l'extérieur des limites d'un projet et susceptibles d'avoir un effet cumulatif sur les CVE touchées.

Par ailleurs, il a été déterminé que tous les effets résiduels des projets sur l'environnement – c'est-à-dire les effets qui subsistent après l'application des PGO recommandées – sont négligeables, mineurs ou non significatifs, et qu'ils se limitent à la zone immédiate des projets. Par conséquent, il est peu probable que des effets cumulatifs se produisent et cette éventualité est peu préoccupante. Il est possible que les travaux aient des effets à court terme sur l'environnement à l'étape de la construction, mais la mise en œuvre des PGO recommandées fera en sorte que ces effets seront négligeables. TC est d'avis qu'il est peu probable que les projets visés par le présent REPS aient des effets cumulatifs néfastes importants sur l'environnement.

5.0 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

La section qui suit analyse en termes généraux les exigences de la réglementation fédérale, provinciale et territoriale, de même que les mécanismes de coordination des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le REPS.

5.1 Coordination fédérale

La présente section fait état de façon sommaire de la participation des autorités responsables et des autorités fédérales au présent processus d'examen préalable substitut.

Le présent REPS ne soustrait pas un promoteur à l'obligation de se conformer à toutes les autres lois fédérales pertinentes, telles que la *Loi sur les pêches*. Il n'a pas pour objet de remplacer les instruments prévus par les autres lois fédérales. Si un projet concerne une AR autre que TC et INFC, il doit être exclu du présent REPS.

5.1.1 Autorités responsables

Comme TC et INFC sont les seules AR concernées par l'EE des projets d'envergure restreinte liés aux transports visés par le présent REPS, TC assumera le rôle de chef de file dans le processus d'EE. Ces projets n'exigent pas d'autorisation, de permis ou d'approbation du gouvernement fédéral; aucun autre ministère fédéral n'est censé prendre part au processus d'EE. Certains projets sont financés conjointement par Transports Canada et Infrastructure Canada. TC tiendra alors le compte des cas où le REPS est appliqué aux projets mis en œuvre par TC seul ou par TC en collaboration avec INFC. Le présent REPS ne s'appliquera pas aux projets qui concernent une autre AR en raison d'un déclencheur réglementaire ou d'un autre déclencheur.

5.1.2 Autorités fédérales

Il est considéré improbable qu'une AF autre que TC et INFC demande une EE des projets visés par le présent REPS en vertu de l'article 5 de la *LCEE*, ou possède les données ou connaissances spécialisées nécessaires pour procéder à l'évaluation environnementale de ces projets. Aucun autre ministère fédéral n'est censé participer au processus d'EE. Aucun projet nécessitant une évaluation par une autre AF ou un renvoi à une autre AF ne sera évalué au moyen du présent REPS.

Deux AF ont se sont dites intéressées à participer à l'élaboration du présent REPS. En effet, Pêches et Océans Canada et Environnement Canada ont revu le REPS et ont mentionné des effets potentiels sur l'environnement, des PGO et des mesures d'atténuation. Tous les commentaires ont été pris en considération et intégrés au REPS, le cas échéant, de sorte que le renvoi de projets précis à ces AF n'est pas nécessaire.

5.2 Coordination à l'échelle provinciale et territoriale

Seuls les projets d'envergure restreinte liés aux transports non assujettis au processus provincial ou territorial d'EE seront visés par le présent REPS. Celui-ci n'a pas pour objet de remplacer les

instruments prévus par les lois provinciales ou territoriales ni d'éliminer la nécessité d'obtenir des approbations provinciales ou territoriales pour certains projets, le cas échéant. Le présent REPS ne soustrait pas un promoteur à l'obligation de se conformer à toutes les autres lois provinciales et territoriales pertinentes.

5.3 Le promoteur

Les promoteurs de projets doivent fournir à TC des renseignements propres à chaque projet et s'assurer que les normes de conception et les PGO décrites dans le REPS sont bien respectées. Ils doivent également obtenir tous les permis et toutes les autorisations nécessaires, et veiller à ce que les projets respectent toutes les exigences législatives fédérales, provinciales et municipales. Tous les permis et toutes les approbations ou autorisations doivent être fournis à TC sur demande.

Le tableau 5.1 présente les renseignements que le promoteur d'un projet visé par le présent REPS pourrait être appelé à fournir conformément à l'accord de financement. Ces renseignements permettront à TC de déterminer si le projet doit faire l'objet d'une EE en vertu de la *LCEE* et, si tel est le cas, s'il est visé par le présent REPS.

Tableau 5.1 Exigences en matière d'information sur le projet

Catégorie	Éléments d'information
Contexte du projet	Objectif global du projet et avantages escomptés
	Solutions de rechange envisagées
Emplacement du site et propriétaire	Carte et plan de situation indiquant l'emplacement du site, les propriétés adjacentes et/ou la zone d'influence probable
	Emplacement géographique (p. ex., région, comté, ville, canton, sous-bassin hydrographique)
	Propriété du site et coordonnées du propriétaire
Exigences réglementaires	Permis, approbations, autorisations et modifications du zonage (au besoin)
	Autres ministères fédéraux apportant des fonds, des terres ou un autre soutien au projet
Consultation des intervenants	Groupes communautaires intéressés et touchés qui ont été consultés
	Renseignements sur les consultations publiques ayant eu lieu et à venir
	Préoccupations suscitées exprimées par le public et réponses apportées (s'il y a lieu)
Superficie du site et voies d'accès	Superficie approximative du projet (en hectares ou en mètres carrés)
	Accès proposé au site (c.-à-d., route/sentier existant ou accès par voie navigable)
Conditions environnementales existantes	Dénivellations existantes (pentes du terrain, rives, rivages), présence de pentes instables, ouvrages de drainage existants
	Type de plans d'eau (cours d'eau, étangs, lacs, terres humides, etc.)
	Longueur de côté ou de berges à l'intérieur du site du projet ou adjacentes à celui-ci
	Dimensions de la zone tampon naturelle par rapport aux plans d'eau adjacents
	Régime d'écoulement des eaux de surface et régimes historiques des crues et des glaces pour les plans d'eau
	Niveau de la nappe phréatique et présence de suintement/remontée d'eau
	Qualité de l'eau de surface ou souterraine (s'il y a lieu)
	Groupements végétaux sur la propriété visée, sur les propriétés adjacentes et/ou à l'intérieur de la zone d'influence
	Utilisation du sol au cours des 12 derniers mois
	Types de sols sur le site
	Liste des poissons et des animaux sauvages reproducteurs ou résidents, et utilisation du site (p. ex., nidification/reproduction, frai, hibernation ou élevage des petits)
	Identification des zones abritant des habitats connus ou potentiels d'espèces en péril
	Liste des espèces en péril (sur la propriété visée, sur les propriétés adjacentes ou à l'intérieur de la zone d'influence)
Zones de contamination connue du sol (emplacements, types de contaminants)	
Conditions socio-économiques existantes	Utilisation du sol sur les propriétés adjacentes
	Intérêts des Premières nations (terres de réserve, utilisation traditionnelle)
	Distance jusqu'au puits d'eau souterraine le plus proche
	Distance jusqu'à la prise d'eau de surface la plus proche
	Présence de sites historiques, patrimoniaux ou archéologiques connus

Tableau 5.1 Exigences en matière d'information sur le projet (*suite*)

Catégorie	Éléments d'information
Engins/équipement	Équipement et véhicules lourds devant être utilisés (p. ex., rétrocaveuse, bouteurs, chargeuses à godet, camions, remorques)
	Machinerie/outils devant être utilisés (p. ex., pompes, génératrices, bétonnières, scies mécaniques, perceuses et outils de charpentier)
Personnel	Spécialistes techniques et agences de conservation fournissant conseils ou supervision
	Nombre prévu d'employés sur place
Conception du projet	Détails de toutes les structures (c.-à-d., dimensions, emplacements et matériaux)
	Plans détaillés
	Plans conceptuels (c.-à-d., plans, élévations, coupes) et devis de construction (c.-à-d., environnemental)
Préparation du terrain et travaux de construction	Calendrier des travaux de préparation du terrain et de construction
	Emplacement et superficie des zones de préparation/construction et de ravitaillement en carburant
	Liste des produits dangereux devant être gérés
	Clôture temporaire (matériau, longueur, hauteur)
	Superficie de végétation à défricher
	Décapage et/ou nivellement de la terre végétale (superficie et pentes proposées)
	Travaux de creusage requis (superficies, profondeur)
	Extraction d'eau souterraine (emplacements, volumes/débits)
	Activités liées au stockage et au rejet de l'eau extraite (c.-à-d., emplacements, volumes)
	Superficie à paver ou à revêtir en dur
	Types et volumes de matériaux mis en dépôt (p. ex., végétation enlevée, sols, gravier, déchets de roche)
Espèces végétales à planter (c.-à-d., espèces, mélanges de semence, quantité et emplacement des plantations)	
Travaux d'entretien, de modification et de réparation	Plans de lutte contre les ravageurs (c.-à-d., insectes, espèces végétales envahissantes)
	Parties responsables de l'entretien et des réparations
	Calendrier d'entretien
Plans de gestion environnementale	Plans de limitation de l'érosion et du dépôt de sédiments, incluant les travaux d'entretien et les plans d'urgence
	Plans d'intervention en cas de déversement
	Plans de gestion des déchets
	Plans de santé et sécurité au travail et de santé et sécurité publiques
Surveillance et suivi	Plans de surveillance environnementale (type, emplacement, fréquence)
	Plans de suivi (type et fréquence des rapports)

Source : Gartner Lee Limited, 2002

6.0 PROCÉDURE DE MODIFICATION DU RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE SUBSTITUT

6.1 Durée d'application

La durée d'application du présent REPS est de cinq ans, à compter de la date de déclaration.

6.2 Procédure de modification

La procédure de modification a pour but de permettre la modification du REPS à la lumière de l'expérience acquise concernant son application et son efficacité. Les raisons d'une telle modification peuvent être les suivantes :

- clarifier le document et les procédures;
- simplifier ou modifier le processus de planification là où des problèmes ont pu survenir;
- apporter des modifications ou des révisions mineures aux facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation, par suite d'exigences, de politiques ou de normes réglementaires nouvelles ou modifiées;
- étendre l'application du REPS à des AR qui n'avaient pas été déclarées comme étant des utilisatrices du rapport;
- intégrer de nouvelles procédures et pratiques d'atténuation environnementale élaborées au fil du temps.

L'AR avisera l'Agence par écrit de son intention de modifier le REPS. Elle discutera des modifications proposées avec l'Agence et les ministères fédéraux touchés et pourra solliciter les commentaires des intervenants et du public sur les changements proposés. L'AR présentera ensuite le REPS modifié à l'Agence, accompagné d'une demande pour que cette dernière modifie le REPS et d'une justification de ces modifications.

L'Agence peut modifier le REPS sans changer la période de déclaration si les modifications :

- sont mineures;
- consistent en des modifications du libellé visant à clarifier ou à améliorer le processus d'examen préalable;
- ne changent pas de façon substantielle la portée des projets visés par le REPS ou les facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation de ces projets;
- ne résultent pas d'exigences, de politiques ou de normes réglementaires nouvelles ou modifiées.

L'Agence peut faire une nouvelle déclaration relative au REPS pour le reste de la période de déclaration initiale ou pour une nouvelle période si les modifications :

- sont considérées comme importantes ou
- sont des modifications à la portée des projets de la catégorie visée par le REPS ou aux facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation requise pour ces projets.

7.0 RÉFÉRENCES

7.1 Documents de base

Agence canadienne d'évaluation environnementale. 2005. Guide sur le registre canadien d'évaluation environnementale. Source : http://www.ceaa.gc.ca/012/012/index_f.htm.

Alberta Environment. 2007. Alberta Code of Practice for Watercourse Crossings under the Water Act and Water (Ministerial) Regulation, as amended. Alberta Queens Printer, Edmonton.

Environnement Canada. 2006. Le système de classification des terres humides du Canada. Source : http://www.qc.ec.gc.ca/faune/AtlasTerresHumides/html/classification_f.html.

Gouvernement du Canada. 1985. *Loi sur les pêches*, telle que modifiée. Imprimeur de la Reine, Ottawa, Ontario.

Gouvernement du Canada. 1991. La politique fédérale sur la conservation des terres humides. Publié en vertu de l'autorisation du Ministre de l'Environnement.

Gouvernement du Canada. 1992. *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, telle que modifiée, Imprimeur de la Reine, Ottawa, Ontario.

Gouvernement du Canada. 2002. *Loi sur les espèces en péril*, telle que modifiée. Imprimeur de la Reine, Ottawa, Ontario.

Gouvernement du Canada. 2007. *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, Règlement sur la liste d'exclusion*. Imprimeur de la Reine, Ottawa, Ontario.

Ontario Ministry of Transportation. 1997. Class Environmental Assessment for Provincial Transportation Facilities, as amended.

RWDI and Highwood Environmental Management. 2004. Screening Level Assessment of Air Pollution Sources and Impacts In and Around Canada's National Parks.

7.2 Examens préalables en vertu de la LCEE

British Columbia Ministry of Transportation. 2003. Environmental Screening Report for Highway #15 FAST/NEXUS Pacific Border Project. Submitted to Transport Canada.

British Columbia Ministry of Transportation. 2003. Environmental Screening Report for Highway 99 NEXUS Lane Extension. Submitted to Transport Canada.

British Columbia Ministry of Transportation. 2006. Environmental Screening Report for Highway 15 Extension of FAST Truck Lane. Submitted to Transport Canada.

Delcan. 2005. Environmental Screening Report for Highway 402 – Queue End Warning System Blue Water Bridge Easterly to Lambton County Road 26 (Mandaumin Road), City of Sarnia, Village of Point Edward, Lambton County. Prepared on behalf of the Ontario Ministry of Transportation. Submitted to Transport Canada.

Manitoba Ministry of Transportation and Government Services. 2002. Environmental Screening Report for Highway 16 Rehabilitation near Minnedosa and Neepawa. Submitted to Transport Canada.

Manitoba Transportation and Government Services Highway Planning & Design Branch. 2005. CEAA Screening Report for Proposed Upgrading of Provincial Trunk Highway No. 1 (Trans-Canada Highway) – Intersection Improvements West of Winnipeg City Limits in the Rural Municipality of Headingley. Submitted to Transport Canada.

Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works. 2003. Environmental Screening Report for Trans-Canada Highway Improvements at Cornwall Intersection, PEI. Submitted to Transport Canada.

Yukon Department of Highways and Public Works. 2003. Environmental Screening Report for Highway Reconstruction, km 1573 to km 1579 and km 1603 to km 1633, Alaska Highway, Yukon. Submitted to Transport Canada.

Yukon Department of Highways and Public Works. 2005. Environmental Screening Report for Re-establishing Fish Passage Through the Marshal Creek Culvert Crossing, Tributary of Dezadeash River. Submitted to Transport Canada.

7.3 Examens préalables types

Agriculture et Agroalimentaire Canada – Administration du rétablissement agricole des Prairies. 2005b. Rapport d'examen préalable substitut – Projets de petites infrastructures agricoles.

Agriculture et Agroalimentaire Canada – Administration du rétablissement agricole des Prairies. 2005a. Rapport d'examen préalable substitut – Projets pour la construction et la désaffectation de puits.

Gartner Lee Limited. 2002. Modèle de rapport d'examen préalable type pour les projets d'envergure restreinte d'amélioration de la qualité de l'eau et des habitats. Préparé pour Environnement Canada.

ANNEXE A

**PHOTOGRAPHIES ILLUSTRANT
DIVERS PROJETS D'ENVERGURE RESTREINTE LIÉS AUX TRANSPORTS**

Photographies illustrant des projets de systèmes de transport intelligents



Photo 1 : Détection vidéo des véhicules – surveillance et collecte de données sur la circulation
(Huron Church Road, Ontario, FIF)



Photo 2 : Poteau et caméra (Mandaumin Road, Ontario, FIF)

Photographies illustrant des projets de systèmes de transport intelligents (*suite*)



Photo 3 : Poste de comptage permanent (Ontario, PSIR)

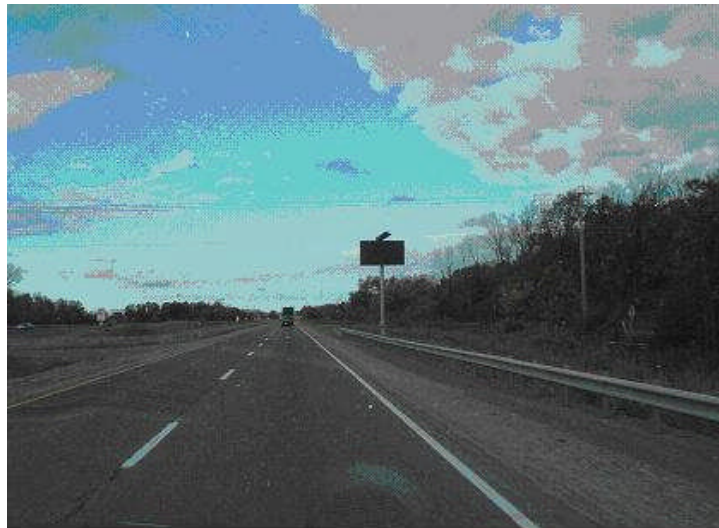


Photo 4 : Panneau à messages variables (Ontario, FIF)

Photographies illustrant des projets de systèmes de transport intelligents (suite)



Photo 5 : Panneau à messages variables (Route 99, C.-B., PSIR)



Photo 6 : Centre de gestion de la circulation de Windsor (Ontario, FIF)

Photographies illustrant des projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes



Photo 7 : Amélioration des intersections (Manitoba, PSIR)



Photo 8 : Construction d'un carrefour giratoire (Ontario, FIF)

Photographies illustrant des projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (suite)



Photo 9 : Construction de voies de dépassement (C.-B., PSIR)



Photo 10 : Nouvelle bretelle de sortie en direction est (C.-B., PSIR)

Photographies illustrant des projets d'envergure restreinte d'amélioration des routes (*suite*)



Photo 11 : Installation de glissières de sécurité et élargissement des accotements d'un segment curvilinéaire de la route 1 (C.-B., PSIR)