

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Réaménagement de l'axe routier 173-277 entre Pintendre et
Saint-Henri sur le territoire de la Ville de Lévis et de la
Municipalité de Saint-Henri**

Dossier 3211-05-364

Le 31 octobre 2003

Sommaire exécutif

Le présent rapport d'analyse traite du projet du ministère des Transports (MTQ) de réaliser le réaménagement de l'axe routier 173-277 entre Pintendre et Saint-Henri sur le territoire de la Ville de Lévis et de la Municipalité de Saint-Henri. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9).

Le MTQ propose le réaménagement de l'axe routier 173-277 sur une longueur de 8,3 km et estime que le projet contribuerait à renforcer la sécurité routière en plus d'améliorer la fluidité de la circulation. Les voies seraient séparées par un terre-plein central de 4,5 m de largeur avec des accotements pavés. Le projet comporterait une section à 4 voies en milieu rural et une section à 2 voies en milieu urbain. La largeur moyenne de l'emprise serait supérieure à 35 m et des acquisitions de terrains seraient nécessaires. Pour assurer l'intégration du projet aux milieux urbain et rural plusieurs aménagements seraient prévus, notamment dans le noyau urbain de Saint-Henri. De plus, des demi-tours, des carrefours giratoires et des chemins d'accès aux terres agricoles seraient prévus pour faciliter l'accès aux propriétés riveraines (résidentielles, commerciales et agricoles) localisées de part et d'autre de la route.

Un mandat d'enquête et de médiation environnementale a été confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Le rapport du BAPE conclut qu'à la suite des informations données et des propositions faites par le MTQ, les requérants ont, soit retiré leurs demandes d'audience publique ou signé des ententes avec le MTQ, à l'exception de deux requérants qui ont maintenu leurs demandes d'audience publique auxquelles le ministre de l'Environnement pas donné suite. Cependant, le projet de décret vise à s'assurer de l'application des résultats de la médiation environnementale.

D'une façon générale, les impacts des travaux de construction ainsi que ceux sur les milieux physique et biologique ne constituent pas des enjeux majeurs étant donné que le projet sera réalisé dans le corridor de la route existante et que le milieu ne présente pas de composantes très sensibles. Les enjeux les plus significatifs concernent la qualité de vie des riverains. Parmi les impacts analysés, notons l'accès aux propriétés, la diminution d'achalandage pour les commerces, l'acquisition d'une bande de terrain, les impacts sur les propriétés, l'implantation des composantes du projet, l'approvisionnement en eau potable et la modification du climat sonore. Outre les différentes mesures de suivi, d'atténuation et de compensation proposées par le MTQ pour tenir compte de ces impacts, l'équipe d'analyse recommande l'inclusion de certains puits à risque dans le programme de suivi de l'eau potable et la réalisation d'un programme de surveillance du climat sonore en période de construction.

La principale conclusion du rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus, du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental et dans la mesure de l'application des recommandations faites au présent rapport.

Équipe de travail

Du Service des projets en milieu terrestre :

Rédaction et analyse :	Monsieur Éric Thomassin Chargé de projet
Révision des textes et mise en page :	Madame Valérie Blais Secrétaire
Supervision :	Madame Linda Tapin Chef de service
Coordination :	Monsieur Luc Valiquette Coordonnateur – Projets transports

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
1. LE PROJET	4
1.1 Localisation du projet	4
1.2 Contexte de planification et d’insertion du projet.....	4
1.3 Justification du projet et sa raison d’être	6
1.4 Description générale du projet et de ses composantes	7
2. L’ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	9
2.1 Analyse de la raison d’être du projet	9
2.2 Analyse des variantes	11
2.3 Conception du projet.....	14
2.3.1 Terre-plein.....	14
2.3.2 Demi-tours et voies de virage.....	14
2.3.3 Carrefours giratoires.....	16
2.3.4 Autres aménagements en milieu urbain pour piétons et cyclistes	19
2.3.5 Nuisances associées à la conception du projet : qualité de l’air et bruit.....	19
2.4 Qualité de vie des résidants	22
2.4.1 Cadre de vie des résidants	22
2.4.2 Conditions de vie des résidants	26
2.5 Vitalité et utilisation du territoire.....	34
2.5.1 Impacts sur les entreprises.....	34
2.5.2 Territoire et activités agricoles	35
2.6 Autres considérations.....	37
2.7 Analyse à l’égard du développement durable	39
CONCLUSION	40
RÉFÉRENCES.....	43

Annexes

Annexe 1 : Chronologie des étapes importantes du projet.....	49
Annexe 2 : Principales constatations du Bureau d’audiences publiques sur l’environnement	51
Annexe 3 : Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés .	55

Tableaux

Tableau 1 : Bilan des avantages et inconvénients des avenues de solution	12
Tableau 2 : Bilan de l’analyse de faisabilité technique, environnementale et financière des solutions retenues par le MTQ.....	13
Tableau 3 : Résumé des avantages et inconvénients des carrefours giratoires.....	17
Tableau 4 : Comparaison entre un carrefour avec feux de circulation ou arrêts et un carrefour giratoire .	18
Tableau 5 : Catégories d’impacts sur les bâtiments	23
Tableau 6 : Climat sonore actuel – Nombre de résidences par zone de perturbation – Évaluation du MTQ	30
Tableau 7 : Impact sur le bruit suite au réaménagement de l’axe routier.....	31
Tableau 8 : Impacts moyens et forts anticipés après 10 ans pour les résidences non visées au tableau 19.2 de l’étude d’impact	32

Figures

Figure 1 : Localisation du projet	4
Figure 2 : Exemples d’aménagement de demi-tours et de carrefours giratoires	8

INTRODUCTION

Ce rapport d'analyse environnementale, concernant le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 entre Pintendre (Ville de Lévis)¹ et Saint-Henri (MRC de Bellechasse) par le ministère des Transports (MTQ), est réalisé dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

« Cette analyse environnementale vise à produire une argumentation objective quant à l'acceptabilité environnementale du projet. Plus précisément, elle vise à évaluer si l'initiateur de projet a retenu l'option de moindre impact, si les impacts du projet sont acceptables au plan environnemental, s'il est conforme aux lois, règlements et politiques du gouvernement et, compte tenu de la justification du projet et de ses impacts, s'il est opportun de le réaliser »².

Cadre légal

Le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2, paragraphe e) du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., Q-2, r.9) puisqu'il prévoit le réaménagement d'une route sur une longueur de plus d'un kilomètre et dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. La procédure à suivre avant qu'un tel certificat soit délivré, définie à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), comporte notamment la production par l'initiateur de projet d'une étude d'impact dont la nature, la portée et l'étendue sont définies dans une directive délivrée par le ministre de l'Environnement. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Consultation publique

Par ailleurs, un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultations publiques de 45 jours, et ce, conformément aux dispositions de la section IV du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., Q-2, r.9). Les principales constatations du compte-rendu que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a transmis au ministre de l'Environnement à la suite de la période d'information et de consultation publiques sont présentées à l'annexe 2 du présent rapport.

¹ La municipalité de Pintendre a fait l'objet d'un regroupement avec la Ville de Lévis le 1^{er} janvier 2002. Puisque la grande majorité de l'information relative au projet fait référence à l'ancien découpage, ce rapport d'analyse s'en tiendra à cette dénomination.

² Paragraphe tiré de : Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales, L'Évaluation environnementale au Québec : procédure applicable au Québec méridional, Québec, 1995, mise à jour fév. 2001.

À la suite des demandes d'audience publique qu'il a reçues concernant ce projet, le ministre de l'Environnement, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), a mandaté le BAPE afin qu'il réalise un mandat d'enquête et de médiation. Les quatre demandes d'audience publique provenaient de la Municipalité de Saint-Henri ainsi que de dix-sept signataires représentant leurs intérêts personnels ou familiaux et parfois ceux de leurs entreprises. Dès le début de la médiation ou après avoir reçu des informations supplémentaires sur le projet (justification, sécurité routière, processus d'acquisition, concept de carrefour giratoire), 11 requérants ont retiré leurs demandes. Dans la poursuite du processus de médiation, cinq requérants, comprenant la Municipalité de Saint-Henri ainsi que des citoyens et les entreprises qu'ils représentaient, se sont entendus avec le MTQ. Malgré les efforts consentis, deux requérants n'ont pas conclu d'entente avec l'initiateur. Par conséquent, ces deux requérants n'ont pas retiré leurs demandes d'audience publique.

La médiation environnementale a permis aux requérants d'obtenir de l'information sur les différents aspects du projet qui les préoccupent et d'intervenir dans le processus de décision en faisant valoir leur point de vue sur l'insertion du projet à leur milieu. Dans ce contexte, le ministre de l'Environnement a évalué que la tenue d'une audience publique n'apporterait rien de plus à l'éclairage nécessaire pour analyser les impacts du projet sur la qualité de l'environnement. La conclusion du rapport que le BAPE a transmis au ministre de l'Environnement à la suite de cette enquête et médiation est présentée à l'annexe 2 du présent rapport. Cette annexe présentera aussi une synthèse du contenu des ententes conclues et proposées.

Lorsqu'il sera pertinent de le faire, le rapport d'analyse environnementale fera référence aux préoccupations du public, telles qu'exprimées au cours du processus de consultation publique. Dans une perspective de développement durable, la consultation de la population apporte un éclairage essentiel à l'analyse du projet.

Consultation gouvernementale

Le présent rapport constitue le résultat de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 3 pour la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation par le gouvernement.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- ❑ le projet, sa raison d'être, une description générale du concept et de ses composantes (section 1);
- ❑ l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé la méthode générale concernant le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard des enjeux suivants : la raison d'être, l'analyse des variantes, la conception du projet, le cadre de vie des résidents, les conditions de vie des résidents, le territoire et les activités agricoles, les impacts

sur les entreprises, les autres enjeux et impacts ainsi que le développement durable (section 2);

- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MENV quant à l'autorisation du projet (section 3);
- enfin, les sections qui suivent la conclusion concernent les références et les annexes.

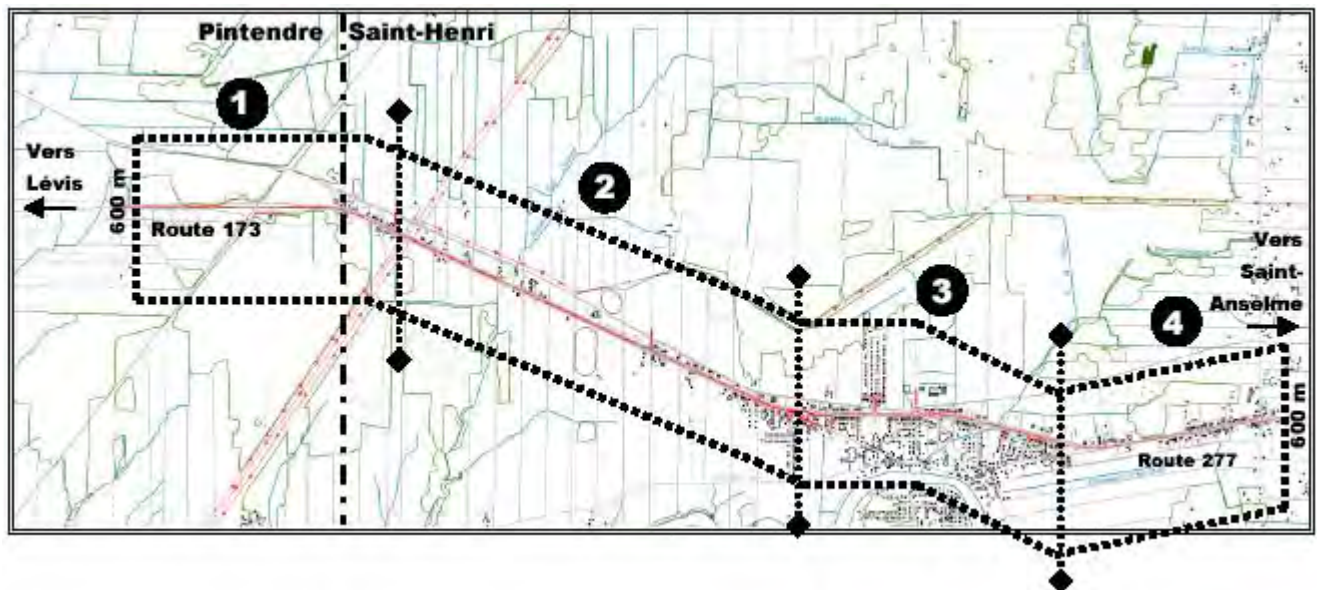
1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur dans l'étude d'impact et différents documents déposés. Il s'agit d'une section descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section suivante.

1.1 Localisation du projet

Le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 est d'une longueur de 8,3 km. La figure 1 montre la localisation du projet ainsi que la zone d'étude. Afin de situer le tronçon visé, mentionnons que la ville de Lévis se situe au nord du projet (à gauche sur la figure) et que les routes 173 et 277 donnent accès à la Beauce en direction sud (à droite sur la figure).

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Figure 3.1 de l'étude d'impact.

Le segment ❶ chevauche le territoire de la Ville de Lévis (Pintendre) et de Saint-Henri et s'étend de l'entrée du parc industriel de Pintendre au chemin Saint-Jean-Baptiste. Le segment ❷ a des caractéristiques rurales et se situe entre le chemin Saint-Jean-Baptiste et la rue Commerciale Nord. Le segment ❸ représente le milieu urbain de Saint-Henri. Enfin, le segment ❹, entre la rue Commerciale Sud et le chemin du Trait-Carré, présente un caractère semi-urbain.

1.2 Contexte de planification et d'insertion du projet

Le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 s'inscrit dans un ensemble d'interventions réalisées et planifiées sur cet axe depuis 1995. Un premier tronçon de 3,7 km a d'abord été complété entre Lévis et Pintendre. En 1997 et 1998, le MTQ a poursuivi en réalisant un second tronçon de 1,3 km jusqu'à l'entrée du parc industriel de Pintendre. Ces réaménagements ont pris

la forme de 4 voies divisées par un terre-plein. Le MTQ envisage maintenant de poursuivre ces travaux de réaménagement sur le territoire Ville de Lévis (Pintendre) et de la Municipalité de Saint-Henri.

Le projet s'inscrit dans le plan de transport de la Chaudière-Appalaches sous l'enjeu de la nécessité d'assurer des déplacements sécuritaires pour tous les usagers de la route grâce à des infrastructures fonctionnelles et mieux adaptées à leur vocation¹. L'orientation précise est d'améliorer la sécurité sur les routes. Le plan d'action du plan de transport énumère un ensemble d'interventions visant la planification et la réalisation des travaux sur l'axe routier 173-277. Dans ce plan, les travaux sur les sites à concentration élevée d'accidents et sur les éléments d'abords de route inadéquats sont privilégiés². Le projet qui est analysé ici constitue une des cinq actions visant l'axe 173-277 prévues au plan d'action 2003-2008 du plan de transport.

La population semble souhaiter un réaménagement de l'axe routier 173-277 depuis plusieurs années. En effet, les accidents survenus au fil des années sur cet axe routier, parfois graves ou mortels, ont entraîné la signature d'une pétition par plus de 35 000 personnes. Ces signataires ont réclamé en 1998 une amélioration de la route, principalement au chapitre de la sécurité. Aussi, mentionnons l'existence d'un Comité Action-sécurité s'intéressant à l'axe 173-277, consulté en 1999 sur le projet et mentionné comme partenaire au plan de transport régional.

Selon le MTQ, le réaménagement de cet axe routier serait également souhaité par les intervenants régionaux. L'ancienne MRC de Desjardins aurait inscrit ce projet dans son programme d'infrastructures régionales en transport. Mentionnons aussi que la Municipalité de Saint-Henri a été consultée en 1999 concernant le projet.

En plus de la période d'information et de consultation publiques prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le MTQ a réalisé un certain nombre d'activités d'information et de consultation formelles³. En 1999-2000, l'étude d'opportunité et l'avant-projet préliminaire ont été présentés au Comité Action-Sécurité, au Conseil municipal de Saint-Henri ainsi qu'à l'Union des producteurs agricoles (UPA). En 2000, l'étude d'impact et l'étude d'opportunité ont été présentées aux commerçants et à la population.

De plus, les citoyens intéressés ont eu l'occasion de se prononcer sur certains aspects du projet dans le cadre de la rencontre publique tenue par la Commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ) en septembre 2001. Le processus d'autorisation nécessaire auprès de la CPTAQ a été l'occasion pour l'Union des producteurs agricoles (UPA) et les agriculteurs de s'assurer que le projet tienne compte de leurs préoccupations.

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*, 2002, 82 pages et cartes.

² Fiche 5 de : MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches – Plan d'action 2003-2008*, 2002.

³ Voir l'annexe 23 de l'étude d'impact.

1.3 Justification du projet et sa raison d'être

Dans ce contexte, le projet vise principalement à répondre à différents problèmes reliés aux caractéristiques de la route, à la circulation et à la sécurité routière. L'axe routier 173-277 est une route régionale et doit donc répondre de façon fonctionnelle aux besoins de la circulation de transit tout en permettant l'accès aux propriétés riveraines (déplacements locaux). Le MTQ note l'absence de zones de dépassement dans certains secteurs, dont le milieu urbain de Saint-Henri. L'axe routier présente deux types de drainage, en milieu rural (type ouvert) et en milieu urbain (type fermé), et certains problèmes sont notés au chapitre du drainage en milieu urbain. Une des caractéristiques problématiques de l'axe routier 173-277 est la présence de 18 intersections, dont 11 en milieu urbain. Certaines de ces intersections poseraient des problèmes de sécurité et de lisibilité¹. Selon le MTQ, la densité d'accès privés le long de l'axe routier varie de 3 à 40 accès au kilomètre. Les accès actuels ne seraient pas adéquatement contrôlés et seraient souvent aménagés sans respecter l'ensemble des normes en vigueur.

Le MTQ estime que la circulation (débit journalier moyen annuel) devrait augmenter de 1,8 % à 2,1 % annuellement selon les segments d'ici 2019. Environ 10 % du débit serait attribuable aux véhicules lourds et cette proportion est susceptible de se maintenir et même d'augmenter dans le futur, ce qui en fait un élément problématique. Enfin, les niveaux de service actuel (D) et projeté (E) dénotent un problème de fluidité de circulation.

Le problème principal de l'axe routier 173-277 s'articule autour de la sécurité routière. Cet aspect a été à l'origine de la demande locale (pétition, comité) en faveur du réaménagement. À la lecture des données sur le nombre d'accidents entre 1995 et 2001, le MTQ fait ressortir la stabilité annuelle du nombre d'accidents. Une proportion élevée d'accidents surviendrait l'hiver et les fins de semaine. Une forte proportion de collisions arrières est aussi mesurée (26 %).

Le MTQ note la présence de secteurs et de sites accidentogènes sur l'axe routier, soit le segment Saint-Jean-Baptiste à Commerciale Nord, le segment du noyau urbain et le carrefour de la rue Commerciale Sud. De façon plus détaillée, l'analyse du MTQ propose que le nombre et la gravité des accidents seraient reliés aux nombreux accès qui se retrouvent le long de l'axe. Ainsi, les collisions arrières, les collisions frontales et les manœuvres de virage sont des types d'accidents fréquents. L'état de la chaussée en hiver pourrait aussi être une des causes de bon nombre d'accidents. Le problème de la sécurité routière est donc au centre des préoccupations du MTQ dans la problématique de l'axe routier 173-277. Cet aspect est un critère qui a permis de discriminer les avenues de solutions envisagées (nous y reviendrons à la section 2.2).

Les objectifs du projet

Tels qu'identifiés à la page 38 de l'étude d'impact, nous reprenons ici les grands objectifs du projet. L'initiateur mentionne dans son étude d'impact que ces objectifs tiennent compte de la problématique et qu'ils ont servi ultérieurement à définir des critères d'analyse des différentes solutions (voir la section 2.2 de ce rapport).

¹ Le terme lisibilité peut se définir comme une qualité concernant la facilité de distinction et la netteté de la perception visuelle du corridor routier.

Les objectifs sont :

- améliorer la sécurité des usagers;
- assurer une bonne fluidité de l'axe routier;
- maintenir l'accessibilité aux propriétés riveraines;
- assurer une bonne intégration du projet aux milieux urbain et rural.

1.4 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet proposé par le MTQ consisterait en un réaménagement de l'axe routier 173-277 entre le parc industriel de Pintendre et les environs de l'intersection du chemin du Trait-Carré sur une longueur totale de 8,3 km. Le tracé proposé suivrait en majeure partie le tracé actuel sauf pour le secteur du chemin du Trait-Carré, où la courbe serait redressée. Afin de traverser les voies ferrées à Pintendre (Lévis) le viaduc existant serait conservé et un second viaduc devrait être construit.

En milieu rural, la route réaménagée présenterait quatre voies de 3,65 m avec un terre-plein central de 4,5 m et des accotements de 0,5 m et 3,0 m à gauche et à droite. Dans le milieu urbain de Saint-Henri la route serait maintenue à deux voies de 3,5 m avec un terre-plein central de 4,5 m et des accotements de 1,0 m et 2,0 m à gauche et à droite.

Des bordures seraient prévues afin de délimiter les différentes chaussées. Par contre, dans certains secteurs en milieu rural, des fossés de drainage sont prévus. Dans le milieu urbain de Saint-Henri, un muret d'une hauteur d'environ 1,3 m devrait être aménagé à la limite de l'emprise et de certaines propriétés riveraines puisque le niveau de la rue serait plus élevé que celui des terrains environnants.

Dans le segment en milieu urbain de Saint-Henri et le segment entre la rue Commerciale Sud et l'extrémité sud de la zone d'étude, le MTQ indique que la vitesse affichée serait fixée à 70 km/h. Dans le segment en milieu rural entre la rue Commerciale Nord et l'extrémité nord de la zone d'étude la vitesse affichée serait fixée à 90 km/h et une glissière de sécurité serait prévue de chaque côté du terre-plein central dans une bonne partie de ce secteur. Des feux lumineux seraient implantés aux intersections de la route 173 et des chemins de la Tourbière et du Trait-Carré afin d'assurer la sécurité de ces intersections qui coïncident aussi avec des demi-tours.

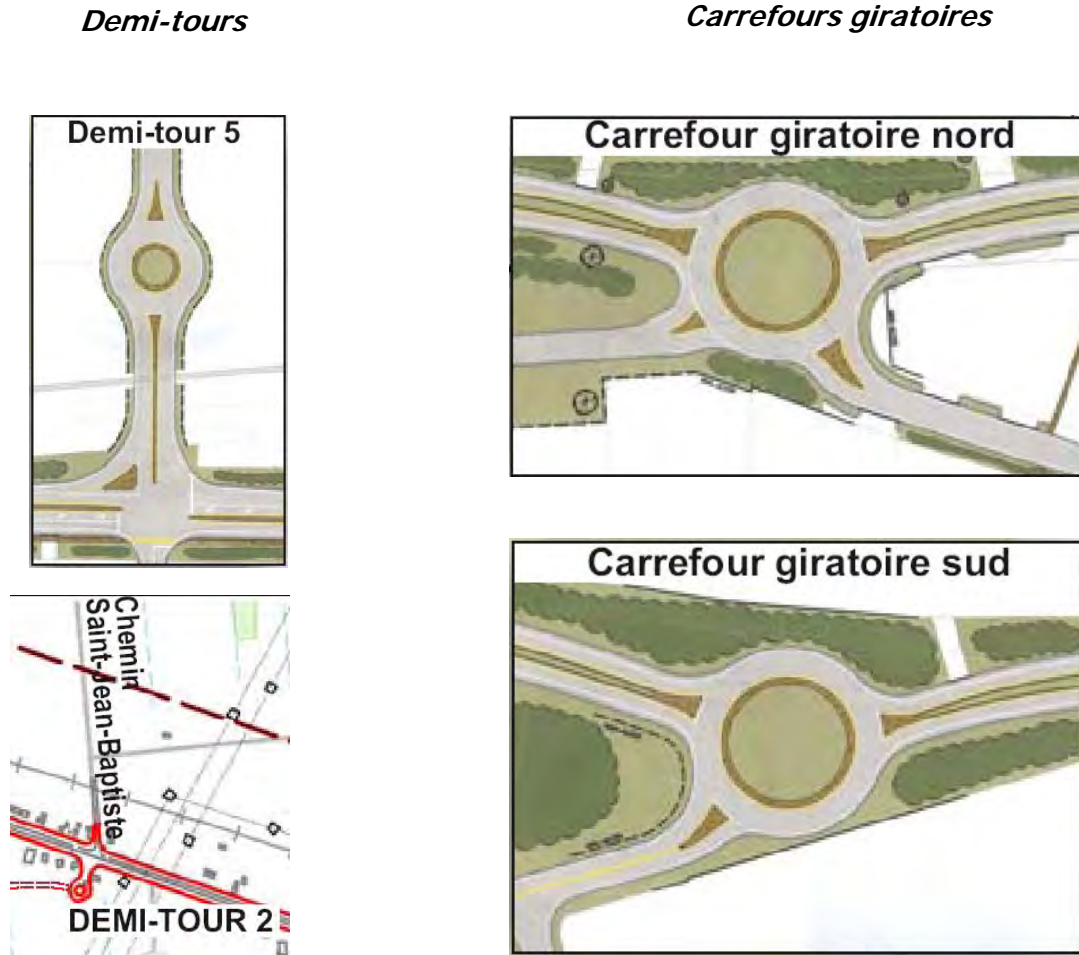
Dans les secteurs affectés par les effets de la poudrerie, le MTQ prévoit aménager des haies brise-vent afin de rendre l'axe routier plus sécuritaire. Localisés principalement en milieu agricole, il est prévu que ces aménagements doivent être effectués par l'entremise de servitudes spécifiques sur les propriétés affectées. L'éclairage serait aussi conçu de façon à améliorer la visibilité générale de l'axe routier.

Afin de faciliter l'accès aux propriétés implantées en bordure de l'axe routier ainsi que pour remplacer les virages à gauche et les traverses agricoles, des aménagements de demi-tour seraient prévus. Selon le MTQ, la largeur du terre-plein serait suffisante pour que les automobilistes fassent demi-tour dans les secteurs à quatre voies.

Dans le cas des véhicules lourds (camions, véhicules de ferme et autobus), des aménagements de demi-tours à l'extérieur des voies de circulation sont prévus avec un espacement d'au plus un

kilomètre entre chacun afin de minimiser les détours. La figure 2 montre des exemples de ces aménagements.

FIGURE 2 : EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT DE DEMI-TOURS ET DE CARREFOURS GIRATOIRES



Source : BAPE, Rapport 172, figure 1 : Adapté de l'addenda à l'étude d'impact, annexe 2 et des cartes d'avant-projet préliminaire du réaménagement de l'axe routier 173-277 à l'échelle 1 : 1000 du ministère des Transports du Québec.

Dans l'objectif d'améliorer la sécurité de l'axe routier, un marquage visuel et physique serait créé aux limites de la zone urbaine de Saint-Henri. Selon le MTQ, l'aménagement de carrefours giratoires à l'entrée et à la sortie du noyau urbain devrait permettre de modérer les vitesses pratiquées sans nuire à la fonction de route régionale de l'axe routier. Aménagés aux carrefours des rues Commerciale Sud et Commerciale Nord, ces deux carrefours giratoires devraient permettre aux usagers de la route d'effectuer un demi-tour pour accéder aux propriétés et aux entreprises implantées en bordure de l'axe routier. Les carrefours giratoires prévus compteraient une seule voie par approche (d'une largeur de 8,5 m dans l'anneau). Aux approches, la vitesse recommandée serait de 25 km/h alors que dans les carrefours la vitesse praticable serait de 30 à 40 km/h.

Le MTQ indique que le milieu urbain de Saint-Henri ferait l'objet d'aménagements particuliers. Ainsi, le MTQ compterait réaliser l'aménagement d'un trottoir, de traverses pour piétons et cyclistes, d'un éclairage de type urbain, des éléments symboliques verticaux aux entrées et d'un aménagement paysager. Selon l'étude d'impact, ces aménagements pourraient impliquer, d'une manière indéfinie à ce moment, la Municipalité de Saint-Henri.

Mentionnons que le MTQ a comparé un certain nombre d'avenues de solutions avant d'étudier plus en profondeur les impacts du projet décrit ici. Ces variantes seront présentées et analysées à la section 2.2.

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 sur le territoire de la Ville de Lévis et de la Municipalité de Saint-Henri. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable. Les enjeux sont relatifs à différentes thématiques qui sont traitées dans les sections suivantes.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La raison d'être du projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 s'articule autour de l'amélioration de la sécurité des usagers, de l'amélioration de la fluidité de la circulation, de l'accès sécuritaire aux propriétés et de l'intégration du projet aux milieux urbain et rural traversés. À ce niveau, ces objectifs semblent adéquats compte tenu des problèmes identifiés et du milieu traversé.

Discussion sur l'amélioration des conditions de circulation

Les différents éléments du projet devraient contribuer à l'amélioration de la fluidité de la circulation et du niveau de service. Il s'agit de l'augmentation du nombre de voies en milieu rural, de l'implantation de deux carrefours giratoires et du pavage des accotements. En analysant la situation présentée par le MTQ et les composantes du projet, il apparaît que le projet permet l'augmentation de la capacité routière. Cependant, cela ne semble pas être l'objectif principal. Un des bénéfices attendus est l'amélioration du niveau de service et son maintien à un niveau acceptable.

Dans son étude d'impact, le MTQ indique prévoir un programme de suivi sur les niveaux de service, et la fluidité (temps de parcours, retards, débits). Aussi, le MTQ prévoit effectuer un programme de suivi des conditions de visibilité routière (brise-vents et poudrerie, distances de

visibilité, repérage). La visibilité routière est un élément faisant partie des préoccupations du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Ces programmes de suivi ont pour but de vérifier l'atteinte des principaux objectifs faisant partie de la raison d'être du projet de réaménagement proposé.

Discussion sur la sécurité

Le bilan des accidents (données, types d'accidents, aspects qualitatifs) démontre l'existence d'un problème de sécurité routière sur l'axe 173-277. Il s'agit de l'élément de justification central de ce projet. Il a tout de même été questionné par certains intervenants dans le cadre du processus de consultation publique. Ainsi, des citoyens ont indiqué qu'ils percevaient que les accidents sont dus à une vitesse trop élevée et incontrôlée. Certains ont donc suggéré de diminuer les vitesses affichées et de contrôler de façon plus serrée les vitesses pratiquées comme une alternative à la réalisation du projet. En appui à cette proposition, certains ont même indiqué que des correctifs apportés ces dernières années, dont les feux de circulation présents actuellement, auraient déjà eu une certaine efficacité. En période de médiation, le MTQ a indiqué que ces avenues ne permettraient pas de régler le problème d'ensemble de l'axe routier. De plus, les données sur les accidents mises à jour pour la médiation démontrent le problème de sécurité, même si aucun accident mortel n'est survenu au cours des dernières années.

Pour le MTQ, l'amélioration de la sécurité routière passe par : l'aménagement du terre-plein central, l'aménagement de haies brise-vent, la vitesse affichée réduite à 70 km/h (du milieu urbain de Saint-Henri jusqu'à la limite sud du projet), l'aménagement des entrées charretières, le maintien de deux voies dans le milieu urbain, l'aménagement des demi-tours, l'implantation de deux feux lumineux et l'aménagement des carrefours giratoires. Ces différents éléments du projet devraient permettre de réduire la vitesse, de diminuer les risques de face-à-face et de collisions latérales et arrières résultant de mouvements de virages. Ces éléments devraient aussi permettre l'amélioration de la sécurité pour les véhicules agricoles et les véhicules lourds. La sécurité des déplacements piétons et des cyclistes devrait être assurée par la présence du terre-plein central, l'aménagement de traverses piétonnes et l'aménagement du trottoir.

Selon l'avis du ministère de la Santé et des Services sociaux la réalisation de ce projet devrait contribuer à réduire sensiblement le nombre de victimes de la route dans le secteur concerné ainsi que la gravité de leurs blessures, le cas échéant.

Dans le but de vérifier l'atteinte des principaux objectifs de sécurité qui font partie de la raison d'être du projet de réaménagement proposé, le MTQ prévoit deux programmes de suivi reliés à la sécurité routière. Un premier suivi sera effectué sur la réduction des accidents (nombre et analyse), le second portera sur la réduction de la vitesse (vitesses et temps de parcours).

L'importance du contrôle des accès

Le contrôle des accès revêt une grande importance dans la gestion du corridor d'une route régionale ayant une importante fonction de transit. Comme il a été possible de le constater par l'entremise de la participation du public, le contrôle et le réaménagement des accès est un élément sensible pour les résidents, les agriculteurs et les commerçants.

Selon notre analyse, le contrôle et l'aménagement des accès font partie des éléments de la raison d'être du projet et se justifient par des arguments relatifs à la sécurité routière. Le contrôle des accès et des mouvements sur les voies de circulation devrait permettre d'améliorer la sécurité routière sur l'axe routier 173-277. Nous reviendrons sur la question de l'accessibilité à différentes reprises au fil de ce rapport.

Constat relatif à la raison d'être

Selon l'analyse de l'information présentée, le projet semble justifié, dans la mesure où il permettra l'amélioration de la fluidité de la circulation et la diminution du risque de collision, entre autres, par un meilleur contrôle des accès et des mouvements de circulation.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse des variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. Pour ce projet, l'étude d'impact présentait une démarche en deux temps afin de rechercher la variante qui permettrait de mieux de solutionner les différents problèmes soulevés.

Un premier tri

Dans un premier temps, au chapitre 5 de l'étude d'impact, le MTQ a fait l'analyse comparative (de type avantages et inconvénients) de six avenues de solutions. Les résultats sont présentés au tableau 1. Cette analyse a été effectuée au regard des objectifs reproduits à la section 1.3 du présent rapport. Notons que dans l'analyse qui nous est présentée, les avantages concernent principalement les aspects de circulation et de sécurité alors que les inconvénients concernent davantage les effets environnementaux.

Le MTQ a effectué un bilan du processus de présélection des avenues de solutions, ce qui a mené à l'identification des avenues de solutions retenues pour une deuxième phase d'analyse comparative un peu plus poussée.

Un deuxième tri

Dans un deuxième temps, le MTQ a retenu trois avenues de solution pour une analyse de faisabilité technique, environnementale et financière. Parallèlement, le MTQ a indiqué que des aménagements complémentaires (demi-tours, carrefours giratoires, accès agricoles) seraient nécessaires compte tenu qu'ils comportent tous un terre-plein.

Le MTQ a analysé ces avenues de solutions en termes de faisabilité technique, environnementale et financière : circulation, sécurité, géométrie, équipements de services publics, aménagement et environnement, analyse avantages/coûts et s'est aussi attardé à la faisabilité technique des carrefours giratoires. Le chapitre 6 de l'étude d'impact présente cette analyse et les principaux résultats sont regroupés au tableau 2 du présent rapport.

TABEAU 1 : BILAN DES AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES AVENUES DE SOLUTION

SOLUTIONS	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	RETENUE
ROUTE DE CONTOURNEMENT (MILIEU URBAIN)	<ul style="list-style-type: none"> - Élimine une bonne partie de la circulation de transit qui traverse le milieu urbain - Améliore la sécurité des usagers utilisant ce segment de l'axe routier - Améliore la fluidité de l'axe routier en réduisant en partie les débits de circulation (dans le segment 3) 	<ul style="list-style-type: none"> - Empiète entièrement en zone agricole affectant ainsi de très bonnes terres agricoles - Pose un problème d'entretien notamment en période hivernale - A un effet négatif sur la vitalité des entreprises implantées en bordure de l'axe routier en diminuant leur achalandage - Expropriation requise 	Non
ROUTE DE 2 VOIES AVEC UN TERRE-PLEIN CENTRAL	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore la sécurité en contrôlant les virages à gauche à certains endroits bien précis - Se fait à même l'emprise actuelle - Augmente en partie la capacité de l'axe routier par l'élargissement des voies et le pavage des accotements 	<ul style="list-style-type: none"> - N'offre pas de zone de dépassement - Ne permet pas d'augmenter le nombre de voies 	Oui Pour le segment 3
ROUTE DE 5 VOIES AVEC, AU CENTRE, UNE VOIE DE VIRAGE À GAUCHE (MILIEU URBAIN SEULEMENT)	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore la capacité de l'axe routier en augmentant le nombre de voies 	<ul style="list-style-type: none"> - N'élimine pas les points de conflits créés par la présence d'accès privés et d'intersections - N'améliore pas la sécurité en raison de la lisibilité des voies qui peut parfois être réduite (lorsque recouvertes de neige) - Réduit la sécurité des piétons lors de la traversée - Permet une moins bonne intégration urbaine (surface asphaltée et aménagements paysagers) - Expropriation requise (emprise d'environ 50 m) 	Non
ROUTE DE 4 VOIES SANS TERRE-PLEIN CENTRAL	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore la capacité de l'axe routier en augmentant le nombre de voies 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintient les points de conflits observés actuellement sur l'axe routier en donnant la possibilité de tourner à gauche en tout point du tronçon à l'étude - Augmente les risques d'accidents puisqu'il est plus risqué de tourner à gauche avec une route de 4 voies plutôt qu'avec une route de 2 voies - Expropriation requise (emprise d'environ 45 m) 	Non
ROUTE DE 4 VOIES AVEC UN TERRE-PLEIN CENTRAL DE 15 M DE LARGEUR	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore la capacité de l'axe routier en augmentant le nombre de voies - Améliore la sécurité en contrôlant les virages à gauche à certains endroits bien précis - Offre des possibilités de dépassement dans une même direction, réduisant ainsi les risques de face à face - Assure l'accessibilité aux propriétés riveraines par l'aménagement d'ouvertures dans le terre-plein 	<ul style="list-style-type: none"> - Expropriation requise (emprise d'environ 70 m) 	Oui
ROUTE DE 4 VOIES AVEC UN TERRE-PLEIN DE 4,5 M DE LARGEUR	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore la capacité de l'axe routier en augmentant le nombre de voies - Améliore la sécurité en contrôlant les virages à gauche à certains endroits bien précis - Offre des possibilités de dépassement dans une même direction, réduisant ainsi les risques de face à face - Assure l'accessibilité aux propriétés riveraines par l'aménagement de boucles de virages et/ou de carrefours giratoires 	<ul style="list-style-type: none"> - Expropriation requise (emprise d'environ 50 m) 	Oui

Source : Étude d'impact, tableau 5.1, pages 44 et 45.

TABLEAU 2 : BILAN DE L'ANALYSE DE FAISABILITÉ TECHNIQUE, ENVIRONNEMENTALE ET FINANCIÈRE DES SOLUTIONS RETENUES PAR LE MTQ

CRITÈRES	ROUTE DE 2 ET 4 VOIES AVEC TERRE-PLEIN DE 4,5 M	ROUTE DE 4 VOIES AVEC TERRE-PLEIN DE 4,5 M	ROUTE DE 4 VOIES AVEC TERRE-PLEIN DE 15 M
CIRCULATION			
▪ Réponds à la demande actuelle et projetée	X	X	X
SÉCURITÉ			
▪ Élimine les virages à gauche devant les entrées privées	X	X	X
▪ Élimine les accidents frontaux	X	X	X
▪ Améliore les manœuvres des automobilistes	X	X	X
▪ Offre un meilleur contrôle de la vitesse dans le milieu urbain et par conséquent, une sécurité accrue des piétons et des cyclistes	X		
GÉOMÉTRIE			
▪ Répond aux normes	X	X	X
▪ Offre des possibilités de faire demi-tour	X	X	X
▪ Minimise les acquisitions de terrain	X		
ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT			
▪ Maintien de l'accessibilité aux riverains	X	X	X
▪ Minimise les acquisitions/déplacements de bâtiments	X	X	
▪ Minimise les augmentations du niveau de bruit dans les résidences	X		
COÛTS			
▪ Offre le meilleur ratio avantages-coûts	X		

Source : Étude d'impact, tableau 6.8, page 66.

Mentionnons que les différentes avenues de solutions et options de réalisation ont été discutées au cours de la période d'information et de consultation publiques ainsi que durant la médiation environnementale. Bien que certains citoyens aient pu remettre en cause certains éléments de la solution proposée par le MTQ ou certains bénéfices annoncés, la variante choisie n'a pas été remise en cause de façon générale. Aucune contre-proposition structurée, réaliste et souhaitée par un grand nombre de citoyens n'a été soulevée. Nous reviendrons sur certains aspects discutés dans l'analyse des enjeux qui suivent.

Constats relatif à l'analyse des variantes

Mentionnons d'emblée la pertinence de l'initiative du MTQ d'inclure l'étude d'opportunité et de justification du projet à son étude d'impact. Cette information permet aux différents intervenants impliqués, dont le ministère de l'Environnement, de se faire une idée des variantes qui ont été abordées dans le cadre de la planification de ce projet. Bien que le volet environnemental (critères) de ce genre d'analyse mérite d'être bonifié, nous tenons à souligner l'importance, pour l'initiateur, de rendre ses variantes explicites.

À la lumière des problèmes soulevés, des objectifs visés ainsi que des caractéristiques environnementales du territoire traversé, l'analyse des variantes effectuée par le MTQ

est pertinente et valable. De plus, les variantes possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées.

Nous tenons à préciser au lecteur qu'après cette section, l'analyse environnementale ne reviendra pas de façon exhaustive sur l'analyse des variantes. Toute référence à une variante autre que celle qui a été retenue par le MTQ sera indiquée de façon explicite.

2.3 Conception du projet

L'objectif de cette section n'est pas de revenir sur la raison d'être ou sur la variante proposée. Il s'agit simplement de souligner le fait que même si le projet proposé semble jouir d'une compréhension et d'un appui certain au sein du milieu, des interrogations demeurent sur ses composantes structurantes que sont les carrefours giratoires, les demi-tours et le terre-plein.

Notons que la médiation environnementale, a permis de mieux cerner les préoccupations environnementales des citoyens au sujet de ces trois types d'aménagement et d'obtenir davantage d'information de la part du MTQ sur les avantages et inconvénients de la conception du projet (ex. : circulation, sécurité).

2.3.1 Terre-plein

L'implantation du terre-plein proposé par le projet du MTQ peut être considérée comme un enjeu en soi. L'introduction d'un tel élément sur un corridor routier existant n'est pas sans soulever différentes inquiétudes chez les résidents et les commerçants. Pour le milieu urbain de Saint-Henri en particulier, certains ont trouvé le terre-plein exagéré pour une route à deux voies. La pertinence du terre-plein, son efficacité en terme de sécurité et certains aspects de son aménagement ont été questionnés dans le cadre de la procédure.

Il apparaît que l'enjeu sous-jacent à celui du terre-plein est celui de l'accessibilité pour les usagers du secteur traversé. Nous traiterons de ces éléments dans les sections concernant l'enjeu sur le cadre de vie des résidents et l'enjeu pour les entreprises.

Constat relatif au terre-plein

Même si cet élément a pu être questionné ou remis en cause, le travail effectué par le MTQ sur la raison d'être du projet et l'analyse des variantes a permis de faire évoluer le dossier et d'amener une certaine acceptation de cet élément du concept de réaménagement de l'axe routier. La pertinence du terre-plein a donc été démontrée de façon satisfaisante.

2.3.2 Demi-tours et voies de virage

La présence du terre-plein implique l'impossibilité des virages à gauche et engendre la nécessité de prévoir des façons d'accéder aux différentes propriétés, d'effectuer des virages à gauche et de passer d'une direction à l'autre. Avec une largeur de 4,5 m, le MTQ indique que la largeur du

terre-plein devrait être suffisante pour permettre la possibilité d'aménager des voies de virage à gauche et de permettre les demi-tours dans la section à quatre voies. Des aménagements de demi-tours à l'extérieur des voies principales sont prévus pour les véhicules lourds (camions, véhicules de ferme, autobus et autres). Ces derniers aménagements seraient espacés d'au plus un kilomètre et leurs localisations ont fait l'objet de modifications suite à la procédure devant la CPTAQ. Pour le MTQ, la localisation de ces demi-tours devrait permettre de maintenir l'accessibilité aux propriétés riveraines de l'axe routier réaménagé.

Dans le cadre de la médiation environnementale, des résidants et des commerçants ont proposé l'ajout d'un plus grand nombre de demi-tours pour éviter les distances à parcourir pour atteindre les résidences et les commerces. Bien que certains aspects des ententes intervenues entre le MTQ et les requérants impliquent les demi-tours, le concept proposé est globalement maintenu. Le fait de combler chaque demande d'insertion d'un nouveau demi-tour aurait amené une diminution des bénéfices attendus du concept d'aménagement proposé en matière de sécurité.

Certains intervenants ont aussi proposé l'aménagement de feux de circulation à chaque demi-tour. Le MTQ prévoit deux feux de circulation le long du tracé de l'axe routier et ce, essentiellement pour des raisons de sécurité. Dans les autres cas, il semble que la localisation et les volumes de circulation impliqués ne justifient pas, actuellement, l'implantation de feux de circulation. La remise en question de l'aspect sécuritaire des demi-tours a aussi fait l'objet de discussions. Les citoyens craignent les collisions latérales et l'attente aux heures de pointe. De son côté, le MTQ indique que les aménagements seront réalisés selon les règles de l'art et selon les normes en vigueur. Ceux-ci sont aménagés dans des endroits stratégiques, soit préférentiellement à des intersections.

Afin de répondre aux préoccupations des citoyens relativement à l'augmentation des débits de circulation causée par les demi-tours, à la sécurité des aménagements et au comportement des usagers, il serait intéressant de documenter l'effet de ces aménagements. À partir de l'information dont nous disposons actuellement, l'impact appréhendé des détours ne semble pas majeur. À ce sujet, le MTQ a confirmé qu'il documentera la circulation dans les demi-tours situés dans les segments de la route où il y a des commerces dans le cadre d'un des suivis prévus à l'étude d'impact.

Constats relatif aux demi-tours et voies de virage

Même si ces éléments ont pu être questionnés ou remis en cause, le travail effectué par le MTQ sur la raison d'être du projet et l'analyse des variantes a permis de faire évoluer le dossier et d'amener une certaine acceptation de ces éléments du concept de réaménagement de l'axe routier. La pertinence des demi-tours et des voies de virage a donc été démontrée de façon satisfaisante.

À titre de précision, le MTQ pourrait intégrer de façon spécifique à ses programmes de suivi sur la réduction de la vitesse et sur la réduction des accidents un volet sur l'analyse de la fonctionnalité, de la sécurité et de l'utilisation des demi-tours et des voies de virage.

2.3.3 Carrefours giratoires

Les carrefours giratoires sont encore des éléments d'infrastructure routière relativement rares au Québec. À preuve, le MTQ lançait en octobre 2002 un guide sur les carrefours giratoires dans le cadre d'un colloque tenu sur ce thème par l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR)¹. Ce concept est exploité avec succès en Europe et son application serait en croissance en Amérique du Nord. Un caractère de nouveauté entoure donc la réalisation de carrefours giratoires dans le cadre du projet de réaménagement de l'axe routier 173-277.

Au cours de la médiation environnementale, des intervenants se sont inquiétés de la proximité des carrefours giratoires des résidences ainsi que de l'accès aux propriétés. Enfin, certains ont soulevé les risques de congestion générés par « l'effet entonnoir » de la route : quatre voies (zone rurale), réduit à deux voies (zone urbaine).

L'enjeu relatif aux carrefours giratoires est marqué par la relative nouveauté de ce type d'aménagement. Cette nouveauté peut avoir engendré une certaine méfiance et une certaine confusion dans la population. L'information du public sur les avantages et inconvénients d'un carrefour giratoire (tableau 3) ainsi que la comparaison avec une intersection traditionnelle (tableau 4) ont permis de répondre aux préoccupations et de faire lever certains doutes.

Les informations présentées par le MTQ (tableaux 3 et 4) reflètent les principaux avantages et inconvénients des carrefours giratoires tels que véhiculés dans la littérature théorique et les études de cas consultées. L'implantation de carrefours giratoires semble une façon innovatrice de marquer les entrées d'un noyau urbain, de réguler la circulation, d'assurer un niveau de sécurité acceptable et de mettre en valeur le paysage urbain.

La mise en service de ce type d'aménagement relativement nouveau implique cependant un enjeu de communication publique important. C'est pourquoi le MTQ a prévu un programme de suivi de la mise en œuvre comprenant :

- une campagne d'information aux usagers de la route sur le fonctionnement des carrefours giratoires (panneaux de signalisation spéciaux, nouvelle signalisation, nouvel aménagement);
- une campagne de sensibilisation et d'information auprès des citoyens locaux sur le fonctionnement des carrefours giratoires (dépliants, journaux);
- une analyse du comportement des usagers, observations qualitatives.

Constat relatif aux carrefours giratoires

Même si cet élément a pu être questionné ou remis en cause, le travail effectué par le MTQ sur les avantages et inconvénients des carrefours giratoires a permis de faire évoluer le dossier et d'amener une certaine acceptation de cet élément du concept de réaménagement de l'axe routier. La pertinence des carrefours giratoires a donc été démontrée de façon satisfaisante.

¹ Lien pour accéder aux présentations du colloque : <http://www.aqtr.qc.ca/groupes/securite/giratoire.html>.

À titre de précision, le MTQ pourrait intégrer de façon spécifique à ses programmes de suivi sur la réduction de la vitesse et sur la réduction des accidents un volet sur l'analyse de la fonctionnalité, de la sécurité et de l'utilisation des carrefours giratoires.

TABLEAU 3 : RÉSUMÉ DES AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES CARREFOURS GIRATOIRES

CRITÈRES	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	REMARQUES
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction du nombre d'accidents par rapport à des intersections traditionnelles ▪ Réduction de la gravité des accidents ▪ Réduction du nombre de conflits 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement nouveau pouvant conduire à certains accidents dans les premiers mois de la mise en service 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campagne d'information
Circulation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilité de débits importants : DJMA de 20 000 à 25 000 véhicules par jour ▪ Meilleure capacité par voie que les intersections à feu de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inconfort des usagers (déflexion, ralentissement) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volontaire, dans le but de diminuer la vitesse
Piétons et cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des accidents dont sont victimes les piétons et les cyclistes ▪ Sécurité favorisée en traversée grâce aux îlots séparateurs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inconfort ou sentiment d'insécurité, causé par le fait que les véhicules ne s'arrêtent pas ▪ Difficultés particulières pour les personnes atteintes de déficience visuelle 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sentiment d'insécurité diminué mais sécurité effective augmentée
Structuration de l'espace	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilités d'aménagement et de mise en valeur ▪ Possibilité de souligner le changement de caractère ou une intersection importante ▪ Emprise nécessaire moins grande aux approches (aucune voie de virage nécessaire) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de hiérarchie entre les voies (tous les mouvements sont égaux dans un giratoire) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas d'impact si le giratoire n'est pas utilisé à pleine capacité
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Moins d'arrêts, donc diminution du bruit, de la consommation d'essence et des émissions de polluants ▪ Possibilité d'aménagement paysager 		
Coûts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coûts de construction très variables augmentant avec la taille du giratoire ▪ Pas de coûts reliés à l'entretien et au fonctionnement des feux de circulation 		

Source : ROCHE DELUC. Carrefour giratoire, historique, avantages et inconvénients, 10 pages. Document déposé dans le cadre de la médiation, pièce DA-6.

TABEAU 4 : COMPARAISON ENTRE UN CARREFOUR AVEC FEUX DE CIRCULATION OU ARRÊTS ET UN CARREFOUR GIRATOIRE

CRITÈRES		CARREFOUR EN T AVEC FEUX DE CIRCULATION OU ARRÊTS	CARREFOUR GIRATOIRE
Sécurité	Simplicité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Géométrie connue des usages; ✓ Décision simple aux feux de circulation; ✗ Décision moins aisée aux arrêts; ✗ Vérification de toutes les approches à faire. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Géométrie moins connue (période d'acclimatation); (Ne pas confondre avec les anciens ronds-points) ✓ Décision simple à l'entrée (attente créneau suffisant); ✓ Vérification du trafic circulant seulement.
	Points de conflits	✗ 32 points de conflits.	Seulement 8 points de conflits.
	Typologie des accidents	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Accidents à angle droit (cas général); ✓ Mise en service connue. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Peu de collisions, angle faible; ✗ Perte de contrôle à la mise en service mais évitable pas une campagne publicitaire et d'informations.
	Gravité des accidents	✓ Plusieurs accidents recensés à l'intersection Commerciale Sud.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plus sécuritaire qu'un carrefour à feux ou à arrêts; ✓ Recommandé par Américains et Européens; ✓ Faible coût des accidents (vitesse modérée).
	Respect de la réglementation	✗ Risque de non-respect aux heures creuses.	✗ Risque du non-respect du « cédez » à l'entrée.
	Piétons (sécurité)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mouvements piétons protégés aux feux; ✗ Mouvements non protégés s'il n'y a pas de gestion aux approches principales du carrefour (Commerciale Sud); ✗ Faux sentiment de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sentiment de sécurité plus faible = usagers plus attentifs; ✓ Sécurité supérieure avec priorité claire aux piétons; ✗ Éducation à faire aux passages piétonniers.
Contrôle de la vitesse	✓ Aucun contrôle de la vitesse, surtout en périodes hors-pointes.	✓ Modération de la vitesse par déflexion	
Accessibilité	Riverains de l'axe 173	✓ Manœuvres de virage en U possibles mais difficiles et dangereuses en période plus achalandée.	✓ Permet les virages en U.
	Riverains du carrefour	✓ Aucun impact.	✗ Accès interdit dans l'anneau (entrée charretière).
Capacité	Court et moyen terme	✓ Bonne.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Bonne, avec moins de voies; ✓ Excellente réserve de capacité.
Délais	Retards en période de pointe	✗ Variable selon le hasard – le feu peut être rouge à l'arrivée.	✓ Très faible.
	Retards en période hors pointe	✗ Faible mais retard parfois inutile surtout pour de très faibles débits.	✓ Retards minimisés (pas d'arrêt complet).
Perception / prestige	Impact sur espace public	✗ Espace public banalisé par sa géométrie.	✓ Amélioration de la qualité de l'espace public.
	Nombre de voies	✗ Plusieurs voies requises aux approches.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Minimise nombre de voies aux approches et sorties; ✓ Ajout possible de voies d'entrée ou de sortie.
	Aspect visuel	✗ Sans cachet.	✓ Donne une image de marque aux accès de Saint-Henri.
Entretien	Perception spatiale	✗ Trajectoire continue (pas de transition marquée).	✓ Constitue véritablement une porte d'entrée / sortie (transition marquée entre zones urbaine / rurales).
	Coûts d'entretien	✗ Entretien des systèmes de feu et électricité.	✓ Faible (maintenance de la chaussée, éclairage, peu de marquage).
Coûts	Neige / glace	✓ Connu.	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Dommages éventuels sur les îlots séparateurs; ✓ Utilisés au Colorado, Vermont, Norvège, Suède dans des conditions semblables aux nôtres.
	Coûts de construction	✓ Réaménagement plus simple.	✗ Réaménagement plus complexe.
	Coûts d'opération	✗ Électricité pour les feux.	✓ Faible.

Légende utilisée par le MTQ : ✓ : avantage; ✗ : inconvénient.

Source Étude d'Impact, Tableau 6.2.

2.3.4 Autres aménagements en milieu urbain pour piétons et cyclistes

Différents aménagements sont prévus dans le noyau urbain de Saint-Henri. De façon non-exhaustive ces aménagements sont : un trottoir, des traverses pour piétons et cyclistes, un muret pour marquer les différences de niveaux entre les propriétés riveraines et la route ainsi que des aménagements paysagers. En plus d'un aspect « paysage » traité à l'étude d'impact, dans un contexte urbain ces aménagements visent aussi la sécurité et l'accessibilité des déplacements non-motorisés (essentiellement les piétons et les cyclistes). Afin d'intégrer cet aspect à son projet, le MTQ prévoit effectuer un programme de suivi sur le confort des piétons et des cyclistes par une enquête auprès des résidants. Au cours de discussions, les représentants du MTQ ont mentionné que le programme de suivi devrait cibler les usagers (piétons et cyclistes) malgré le fait que l'étude d'impact cible plus large en mentionnant que le suivi serait effectué auprès des résidants.

Constat sur les autres aménagements en milieu urbain

Bien que le programme de suivi sera élaboré et précisé lors de la préparation des plans et devis, il est suggéré que le programme de suivi soit axé sur les usagers (piétons et cyclistes) et non sur les résidants en général. De plus, la pertinence de prévoir au programme de suivi un volet d'observation sur le terrain pourrait être évaluée. Un tel volet permettrait d'effectuer une analyse sur le site de la fonctionnalité, de la sécurité et des aménagements prévus pour les piétons et les cyclistes.

2.3.5 Nuisances associées à la conception du projet : qualité de l'air et bruit

Des participants à la médiation environnementale ont avancé l'idée que les détours causés par la présence du terre-plein, des demi-tours et des carrefours giratoires engendreront deux fois plus de circulation, donc deux fois plus de bruit et de pollution de l'air. Cependant, à l'analyse, ces liens ne semblent pas aussi marqués et ce, malgré un certain niveau d'incertitude en ce qui concerne l'importance réelle des impacts.

L'incertitude sur la circulation induite par la conception du projet

Contrairement aux affirmations de certains citoyens, il apparaît qu'il n'y aura pas nécessairement deux fois plus de circulation suite à la réalisation du projet. Seuls les conducteurs qui voudront avoir accès à des propriétés le long de l'axe routier auront un détour à effectuer. Ainsi, seule une fraction des déplacements partant ou se destinant au secteur sont susceptibles d'occasionner une circulation supplémentaire, soit ceux voulant accéder à des propriétés à l'opposé de leur direction (à leur gauche). En générant davantage de déplacements, le secteur urbain, où l'on trouve des commerces, pourrait voir la circulation augmenter quelque peu. Il faudrait donc aller dans une analyse assez fine des origines et des destinations des déplacements afin de préciser le volume de circulation engendré par les détours pour ensuite évaluer l'impact sur le bruit et la qualité de l'air.

Tel que mentionné précédemment, le MTQ a confirmé qu'il documentera la circulation dans les demi-tours situés dans les segments de la route où il y a des commerces dans le cadre d'un des suivis prévus à l'étude d'impact.

Constat sur la circulation induite par la conception du projet

En bref, il n'est pas possible de conclure facilement que les détours occasionneront deux fois plus de circulation et deux fois plus de pollution par le bruit et de pollution de l'air. Le projet pourrait amener une augmentation de la circulation (induite par les composantes) mais l'impact précis est difficile à déterminer, à priori, à l'échelle de ce projet.

À titre de suggestion et compte tenu des préoccupations exprimées ainsi que du degré d'incertitude qui peut exister sur l'impact des détours sur les volumes de circulation, le MTQ pourrait introduire au programme de suivi sur les niveaux de service et la fluidité qu'il a déjà prévu, un volet sur la circulation induite par la conception du projet. Ce programme de suivi pourrait présenter un bénéfice en terme de mesure d'un impact appréhendé. Cela permettrait aussi d'informer la population locale sur les effets de ce type de conception.

Les demi-tours, les carrefours giratoires et le bruit

Au cours de la procédure, différentes interrogations ont surgi au sujet du bruit aux abords des demi-tours et des carrefours giratoires. La description du climat sonore actuel et futur effectuée par le MTQ est celle présentée à la section 2.6.3. Selon les mesures prises et la modélisation effectuée par le MTQ, les niveaux de bruit aux abords immédiats de la route sont de l'ordre de 65 dB(A) L_{eq} (24h) et plus (voir l'annexe 22 de l'étude d'impact). Aussi, le MTQ précise : « *Il faut d'ores et déjà spécifier que les aménagements de demi-tour prévus le long du projet, n'ont pas fait l'objet de simulations acoustiques en raison de la faible vitesse des véhicules les utilisant. En effet, le modèle mathématique utilisé pour les fins de cette étude ne permet pas de simuler une route lorsque la vitesse est inférieure à 50 km/h. Cependant, il est possible d'affirmer que certains impacts très faibles ou faibles pourront être ressentis à proximité de ces aménagements de demi-tour¹ ».*

À proximité immédiate du carrefour giratoire ou du demi-tour, il pourrait tout de même y avoir une modification du climat sonore. Si un carrefour ou un demi-tour est localisé près d'une propriété sur la ligne latérale, il apparaît que le climat sonore devrait être modifié par rapport à une situation où la route est présente seulement en façade. Aussi, bien que la vitesse puisse être limitée, lors du passage dans ces aménagements les véhicules se trouvent dans des situations de décélération et d'accélération qui amènent une modification du climat sonore. Cependant, cet impact pourrait être variable dans le temps et selon les secteurs. Selon l'information présentée il apparaît que certains impacts très faibles ou faibles pourraient être ressentis à proximité des demi-tours. Aussi, l'absence de précisions sur les impacts sur le bruit des carrefours giratoires et des demi-tours ne permet pas de juger de la prise en compte de cette dimension dans le choix de leur localisation.

En l'absence de données très concrètes, mentionnons quelques éléments d'ordre général. Il est généralement reconnu que les arrêts et départs génèrent davantage de bruit qu'une circulation fluide à vitesse régulière. La consultation de documents et de personnes-ressources au sujet des demi-tours et des carrefours giratoires nous porte à croire que ces aménagements pourraient

¹ Source : Étude d'impact, page 166.

amener une légère réduction du bruit par rapport à un scénario avec arrêt ou feu de circulation, en raison de la fluidité plus grande et de la diminution du nombre d'arrêts complets.

En bref, selon les informations qui nous ont été présentées, les carrefours giratoires et les demi-tours semblent plutôt participer à une amélioration générale de la situation au chapitre du bruit. Cette évaluation ne peut cependant être appuyée d'une analyse précise, comme l'a souligné le MTQ à son étude d'impact. Bien que la modélisation ne puisse être effectuée, les mesures sur le terrain sont toutefois possibles. Le MTQ a précisé qu'aucun suivi du climat sonore n'est prévu à l'exception d'une des ententes issues de la médiation environnementale. En effet, le MTQ s'est engagé à ce qu'un point de relevé du climat sonore soit situé au carrefour giratoire nord et que la possibilité d'un aménagement susceptible de réduire l'impact du bruit soit examinée s'il y avait augmentation sensible du niveau sonore. Comme mentionné précédemment, ces engagements devraient être reconduits au décret gouvernemental d'autorisation du projet.

Constat sur l'impact du projet sur le bruit aux abords des aménagements de demi-tours et des carrefours giratoires

Tout en considérant déplorable que les résidents des abords de l'axe routier 173-277 subissent des niveaux de bruit élevés, il apparaît que l'aménagement de demi-tours et de carrefours giratoires ne devrait pas amener d'amélioration ou de détérioration substantielle du climat sonore à long terme.

À titre de suggestion, le suivi (avant - après) du climat sonore (par des mesures sur le terrain) aux abords d'un carrefour giratoire et d'un demi-tour (localisé près d'une résidence de préférence) pourrait permettre d'évaluer l'exactitude des avantages appréhendés de l'implantation de carrefours giratoires, de demi-tours. Une comparaison avec le climat sonore des intersections existantes pourrait permettre de valider l'avantage accordé aux demi-tours et carrefours giratoires. Ces avantages et inconvénients ont jusqu'à maintenant été présentés de façon plutôt qualitative.

Qualité de l'air et rapprochements des voies

À première vue il est possible de croire que le rapprochement des résidences pourrait engendrer une certaine dégradation de la qualité de l'air. Cela pourrait être vrai pour certaines substances, dont les matières particulaires et les poussières. Cependant, les volumes probables de circulation ainsi que la situation initiale dans le milieu visé portent à croire, comme il a déjà été mentionné plus haut, que la qualité de l'air ne devrait pas être affectée de façon significative.

Le milieu d'insertion du projet de réaménagement est relativement ouvert et l'air semble y circuler de façon relativement libre (vents, champs, boisés, bâtiments peu élevés, occupation au sol assez faible). Sans nier la possibilité de l'existence d'effets locaux, il apparaît que ces effets sont susceptibles d'être atténués par le milieu d'insertion. De plus, l'ampleur des niveaux de circulation prévus ainsi que l'amélioration attendue des conditions de circulation portent à croire que l'apport du projet en terme de pollution atmosphérique devrait être relativement faible.

Constat relatif à l'impact sur la qualité de l'air aux abords de la route

Compte tenu des caractéristiques du milieu ainsi que des composantes du projet, il apparaît que le projet ne devrait pas engendrer de détérioration marquée de la qualité de l'air justifiant un suivi ou des mesures d'atténuation particulières.

2.4 Qualité de vie des résidants

La qualité de vie est un enjeu général qui peut être considéré sous l'angle du cadre de vie et des conditions des vie des résidants.

2.4.1 Cadre de vie des résidants

Les travaux de réaménagement de l'axe routier, ainsi que les acquisitions nécessaires, sont susceptibles d'avoir des effets sur le cadre de vie des résidants, sur leurs propriétés. Dans une certaine mesure, c'est l'intégrité des propriétés qui est modifiée suite à la réalisation du projet. Les superficies, les marges de recul avant ainsi que les accès sont des éléments ayant fait l'objet de préoccupations dans le cadre de la procédure. De plus, certaines propriétés devront être acquises intégralement pour permettre l'élargissement de l'emprise.

Les impacts potentiels des acquisitions nécessaires à la réalisation d'un projet routier sur les propriétés bâties et vacantes peuvent concerner les nuisances associées à la route ou les répercussions relatives au respect de la réglementation d'urbanisme en vigueur. Ces éléments sont très importants, particulièrement lorsque les propriétés affectées sont d'usage résidentiel.

Impacts sur les propriétés

L'acquisition d'une bande de terrain à des fins d'emprise (pour l'ajout de voies, le redressement de courbes, les aménagements de demi-tour, etc.) devrait engendrer des impacts sur les propriétés. Les impacts peuvent concerner la superficie du lot, la profondeur du lot, la marge avant ainsi que la cour avant. Différentes nuisances environnementales peuvent aussi venir affecter l'usage des propriétés (ex. : bruit, poussières, aspects visuels).

Dans le cadre de la procédure, le processus de participation du public a permis l'expression de préoccupations particulières au regard des propriétés. Certains se sont interrogés, entre autres, sur les mesures prévues pour protéger les terrains situés plus bas que le niveau de la route, la place de la réglementation d'urbanisme dans la négociation de l'acquisition et la protection d'un bâtiment par l'installation d'une glissière de sécurité à la suite de la réduction de la marge avant.

Dans certains cas, la nouvelle emprise réduira la superficie de la cour avant des propriétés ou impliquera d'acquérir ou de déplacer des bâtiments. À différents niveaux, le projet devrait affecter 45 bâtiments ou groupes de bâtiments. Le tableau 5 présente la répartition effectuée par le MTQ du nombre de bâtiments par catégorie d'impact.

Notons que les marges avant prescrites à la réglementation d'urbanisme varient de 6 m à 10 m selon la zone alors que les superficies minimales varient de 540 m² en milieu urbain à 3000 m² en milieu rural. Comme mesures d'atténuation, le MTQ indique que la plupart de ces bâtiments

pourraient être déplacés sur le même lot (30) alors que certains autres devront être acquis ou déplacés sur un autre lot (15).

TABLEAU 5 : CATÉGORIES D'IMPACTS SUR LES BÂTIMENTS

CATÉGORIES D'IMPACT	NOMBRE
Bâtiments dans l'emprise (impact légal et environnemental)	29
Bâtiments dérogatoires au regard de la réglementation d'urbanisme (impact légal)	13
Bâtiments avec cours avant en deçà du seuil minimal	3
Total	45

Source : Adapté du Tableau 19.2 de l'addenda à l'étude d'impact.

Dans le cadre d'une acquisition d'emprise routière, la pratique serait d'acquérir la superficie requise et de compenser pour le rapprochement des voies. Toutefois, il est mentionné que chaque cas est analysé individuellement puisque différents autres éléments font que les situations varient d'une propriété à l'autre et doivent être prises en compte.

Dans le cas des marges de recul avant, lors des négociations avec les propriétaires, le MTQ procède non seulement avec les normes d'urbanisme mais aussi en comparant les marges de recul du propriétaire touché avec celles qui se pratiquent dans le secteur. Ainsi, dans le cas de différences appréciables qui amènent plusieurs types d'impact tel que l'augmentation du niveau sonore, le MTQ ajoute un montant de dépréciation à la propriété de manière à dédommager pour une éventuelle perte financière lors de la vente de la propriété. Ce montant est utilisé à la discrétion du propriétaire. Dans le cas du remplacement d'aménagements paysagers, le MTQ accorderait un montant que le propriétaire peut utiliser à sa guise.

Le MTQ précise aussi que dans le cas d'un rapprochement des voies sans acquisition d'emprise routière additionnelle, aucun dédommagement n'est prévu lorsqu'il effectue ses travaux à l'intérieur de l'emprise routière existante. Après application de ces mesures, le MTQ évalue l'impact comme faible.

À l'analyse, il apparaît que suite aux acquisitions, les superficies et les marges de recul avant de certaines propriétés résidentielles sont susceptibles d'être diminuées. L'espace de la cour avant d'une propriété résidentielle remplit généralement différentes fonctions : stationnement, aménagement paysager, aménagement de balcon, etc. Dans le cas où une propriété se retrouve en bordure d'une voie de circulation importante, comme c'est le cas ici pour l'axe routier 173-277, la cour avant peut aussi représenter une zone de dégagement ou une zone tampon par rapport à la route, à ses nuisances et à ses contraintes. Dans ce cas, toute réduction de la marge avant ou de la distance entre la résidence et la chaussée cause un impact important sur la propriété et ses occupants. Notons aussi que l'analyse des cartes de l'annexe 1 de l'addenda fait ressortir le fait qu'une grande proportion des propriétés bâties le long de l'axe routier sont susceptibles de subir un rapprochement des voies suite à la réalisation du projet.

La complexité des interactions entre les différents impacts rend difficile l'analyse de l'impact cumulé sur une même propriété (bruit, visuel, poussières, usages, etc.). Alors que l'étude d'impact traite et évalue différents impacts de façon isolée, les impacts réels sont ressentis en des

lieux précis. Et il s'avère que ces lieux sont au cœur du cadre de vie des personnes qui ont choisi ce lieu. D'où l'importance de situer l'analyse des impacts au niveau de la propriété.

Constat relatif aux superficies et marges de recul

Bien que le MTQ considère cet impact global comme faible, il s'agit là d'impacts relativement importants, particulièrement pour les usages résidentiels. Le MTQ est encouragé à rechercher des solutions qui éviteraient de laisser des propriétés en dérogation à la réglementation d'urbanisme en vigueur et de tenir compte des nuisances associées au rapprochement des voies dans le processus d'acquisition.

Après analyse, il apparaît peu pertinent de proposer des mesures d'atténuation ou de compensation aux parties en cause. Cependant, les résidents des propriétés doivent subir les impacts de la présence de la route et du rapprochement des voies. En conséquence, et dans une perspective d'intégration du projet au milieu, il est suggéré au MTQ d'évaluer la possibilité de convenir avec les résidents de mesures particulières (ex. végétation, aménagement paysager, etc.) de façon à atténuer les nuisances associées à la route (bruit, poussières, neiges usées, etc.).

Acquisitions

Le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 engendre, comme nous venons de le présenter, des impacts sur les propriétés. Ces impacts préoccupent au plus haut point les citoyens lorsqu'ils sont informés qu'un projet d'envergure risque de modifier leur cadre de vie. Dans le cadre de la procédure, l'impact des acquisitions, sous l'angle des procédures et des modalités, a été un enjeu important. L'idée est ici de tenir compte de l'effet sur les propriétés mais aussi de considérer l'impact social important qui y est associé. Un tel projet bouleverse le cadre de vie des gens, leur propriété, le lieu de leur quotidien.

Les modalités et les procédures entourant les acquisitions partielles ou totales ont fait l'objet de nombreuses préoccupations exprimées dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques. Certains ont questionné le MTQ sur le calendrier de réalisation alors que d'autres ont exprimé des inquiétudes à l'égard des erreurs contenues sur certains plans (noms de propriétaires erronés, noms de commerces absents, omission d'entrées résidentielles et commerciales). De façon générale, des précisions ont été nécessaires afin d'expliquer la procédure d'expropriation puisque plusieurs s'interrogeaient sur les types de compensation, le déplacement possible des propriétés et les délais de relocalisation. Ce genre de questionnement dénote un besoin d'information préalable et plus personnalisée provenant des citoyens directement visés. D'autres personnes se sont montrées préoccupées par le déroulement de possibles négociations avec la CPTAQ concernant la récupération des superficies de terrains acquises par le MTQ. À ce sujet, certains sont même allés jusqu'à proposer la mise sur pied d'un comité d'aide aux citoyens parrainé par le MTQ.

Dans le cadre de la médiation environnementale, une partie du déroulement a été consacrée à l'explication détaillée de la procédure d'acquisition du MTQ¹. En plus de répondre aux préoccupations générales des requérants, cette démarche du MTQ a permis de répondre à quelques questions plus spécifiques. Cette démarche semble avoir été bénéfique pour la suite du déroulement du dossier.

La médiation environnementale s'est conclue par la signature d'ententes entre le MTQ et différents requérants. Ces ententes visaient le rôle du MTQ dans les démarches auprès de la CPTAQ (2 cas) afin de récupérer les superficies acquises aux fins d'emprise. Une entente visait aussi la possibilité d'une relocalisation ou d'une acquisition de gré à gré pour une résidence. Tel que mentionné précédemment, ces engagements devraient être reconduits au décret d'autorisation du projet.

En ce qui concerne l'engagement du MTQ à entamer les démarches auprès de la CPTAQ, il est intéressant que le MTQ participe à l'atténuation d'un impact humain important et offre son support aux citoyens. Cependant, tous doivent être conscients qu'il est impossible de présumer de la décision de la CPTAQ. Il n'est pas de notre responsabilité de se prononcer sur la pertinence de telles demandes. L'essentiel est que les impacts sur les différents milieux (bâti, agricole, naturel) soient minimisés et que les mesures d'atténuation ou de compensation (relocalisation, extension du terrain suite à une autorisation de la CPTAQ) soient effectuées dans le respect des lois et règlements en vigueur.

Dans les requêtes qui ont amené la médiation environnementale, les requérants sont revenus globalement sur les mêmes thèmes. Tout en soulignant la nécessité de ne pas sous-estimer les coûts et les inconvénients individuels du projet, des requérants ont insisté sur l'importance de tenir des rencontres individuelles par le MTQ avec les occupants des propriétés affectées.

Il apparaît qu'une telle démarche aurait pu permettre d'informer de façon plus précise les personnes directement touchées par le réaménagement. De plus, puisque le fait d'aborder les impacts sur une propriété implique des aspects personnels importants, des rencontres individuelles peuvent représenter une forme d'information plus appropriée que la seule tenue de soirées d'informations collectives.

Constat relatif aux acquisitions

À titre de suggestion, compte tenu du déroulement de la procédure et des préoccupations exprimées par le public, le MTQ pourrait évaluer la possibilité de prévoir des rencontres personnalisées afin d'informer les citoyens-propriétaires directement affectés et d'éviter que des incompréhensions ne viennent compliquer le cheminement du dossier.

¹ Document déposé au BAPE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Processus d'expropriation et acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales, 8 octobre 1998, 5 pages.

Accès aux propriétés

L'accès aux propriétés est un élément essentiel qui permet leur usage. Le réaménagement de l'axe routier 173-277 propose d'amener différentes modifications à la gestion des accès. La question de l'accès aux propriétés a été une préoccupation soulevée dans le cadre du processus de participation publique. Dans l'étude d'impact et les documents qui l'accompagnent, le MTQ identifie les accès comme un des éléments du problème justifiant l'intervention sur l'axe routier. Leur nombre, leur répartition, leurs dimensions et leurs aménagements font partie des caractéristiques des accès qui semblent poser problème.

Constat relatif à l'accès aux propriétés

La façon de faire proposée par le MTQ semble valable et acceptable et devrait être mise en œuvre de façon à permettre l'accès sécuritaire et adéquat aux propriétés. Dans une perspective d'intégration du projet au milieu, les propriétaires touchés devraient être informés des caractéristiques et des modalités de la reconfiguration des accès.

2.4.2 Conditions de vie des résidants

Les effets sur les conditions de vie des résidants sont apparus, au fil du déroulement de la procédure, comme un des enjeux du projet. Le projet a des effets sur des composantes de l'environnement et du milieu de vie au cœur de ce qui constitue les conditions de vie des résidants des abords immédiats de l'axe routier 173-277. Différentes thématiques ont fait l'objet de préoccupations : l'approvisionnement en eau potable, qu'il soit de type individuel ou collectif, le traitement des eaux usées ainsi que le bruit et la qualité de l'air.

Approvisionnement individuel en eau potable

Bon nombre de résidences situées aux abords de l'axe routier 173-277 sont alimentées par des systèmes individuels d'approvisionnement en eau potable (puits artésiens et puits de surface). La période de construction de même que l'exploitation de l'infrastructure pourraient engendrer un impact négatif sur l'approvisionnement en eau potable. Mentionnons que la qualité et la quantité de l'approvisionnement en eau potable a fait l'objet de préoccupations explicites de la part de résidants de la zone du projet. Lors de la période d'information et de consultation publiques les citoyens ont pu faire part de leurs préoccupations.

Le MTQ indique que les travaux de réaménagement réalisés à proximité des puits situés en aval hydraulique de la route pourraient avoir pour effet de modifier la quantité et la qualité de l'approvisionnement en eau potable. De plus, le MTQ estime que l'importance de l'impact est indéterminée et il propose un programme de suivi de 13 puits à risque afin d'assurer la qualité de l'eau potable.

Dans le cadre de la procédure, le MSSS ainsi que la Direction régionale de la Chaudière-Appalches du MENV ont abordé les aspects reliés à l'approvisionnement en eau potable, au contexte hydrogéologique, aux critères de risque et au programme de suivi. Ces interrogations ont

amené des discussions qui ont permis le dépôt l'étude des puits effectuée ainsi que du programme de suivi réalisé par le MTQ¹. La principale préoccupation de la direction régionale du MENV concernant la qualité de l'eau des puits d'eau potable est associée à la présence de chlorure dans les puits, laquelle est généralement induite par l'épandage sur les routes en hiver.

Après analyse de la lettre du MTQ datée du 5 décembre 2002², il ressort que le puits situé au chaînage 7+402 devrait être ajouté à la liste des puits jugés à risque d'impact et faire partie du programme de suivi environnemental déjà prévu sur 13 autres puits. En effet, alors qu'une distance d'environ 15 m de la route a été retenue comme distance jugée problématique, ce puits est situé à 16 m de la route projetée et dans la direction d'écoulement de l'eau souterraine. De plus, l'analyse de l'eau de ce puits effectuée en mai 2000, a montré une concentration en chlorure non négligeable, soit de 156 mg/l alors que la valeur maximale retenue est de 250 mg/l (Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada, Santé Canada, 1996).

Notons qu'il existe au moins un cas (chaînage 2+200) où un puits est situé à plus de 15 m de la route (soit 19,5 m) et où la concentration en chlorure observée dépasse la limite maximale acceptable de 250 mg/l (l'échantillonnage de mai 2000 était de 344 mg/l). Ce puits a d'ailleurs été inclus dans le programme de suivi. Cet exemple démontre bien que l'utilisation de distances fixes pour déterminer des zones à risques peut être inefficace dans certaines conditions.

La procédure adoptée par le MTQ suite à un prélèvement d'eau pour analyse dans le cadre d'un inventaire d'une étude de puits a été précisée³. Les résultats des analyses d'eau des puits échantillonnés sont systématiquement transmis aux propriétaires concernés. Une lettre type accompagne l'analyse en mentionnant si l'eau respecte ou ne respecte pas, à l'égard des divers paramètres analysés, les concentrations recommandées pour la qualité de l'eau potable au Canada et s'il y a une incidence sur la santé, le goût ou la qualité esthétique de l'eau.

Dans le cas d'une contamination bactériologique, le MTQ recommande une désinfection du puit et joint la procédure à l'envoi. Dans le cas d'une contamination par un autre paramètre (incluant les chlorures), le MTQ mentionne que la concentration est hors norme sans en préciser la cause ou l'origine. Le propriétaire peut par la suite faire le lien entre la concentration hors norme en chlorure et l'épandage de sels de déglacage et se servir de l'analyse pour réclamer du MTQ que la situation soit corrigée. Le MTQ évalue que dans le cas des chlorures, une concentration un peu

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Études de puits, Route 173-277, chaînages : 0+127 @ 8+406, Municipalité : Pintendre et Saint-Henri, Circ. Élect. : Lévis, Service géotechnique et géologie, Groupe mécanique des roches, août 2000, 12 pages et 4 annexes.*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Programme de suivi environnemental des puits d'eau potable, Route 173-277, chaînages : 0+127 @ 8+406, Municipalité : Pintendre et Saint-Henri, Circ. Élect. : Lévis, Service géotechnique et géologie, Groupe mécanique des roches, août 2000, 4 pages et 3 annexes.

² Lettre de monsieur Jean-Louis-Ratté, ministère des Transports, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du soutien technique à monsieur Éric Thomassin, chargé de projet, ministère de l'Environnement, datée du 5 décembre 2002, 5 pages et 1 annexe.

³ LETTRE DE MADAME MADELEINE LINDSAY, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Direction de la Chaudière-Appalaches à monsieur Éric Thomassin, chargé de projet, ministère de l'Environnement, datée du 14 juillet 2003, 2 pages.

plus élevée que la norme ne comporte pas de danger pour la santé. C'est principalement le goût qui serait affecté.

Par conséquent, le MTQ estime qu'il est rare, lors de campagne d'échantillonnage préalable à des travaux, que la concentration de chlorures dépasse de beaucoup la norme. Il indique que les propriétaires qui sont aux prises avec des taux de chlorures très élevés ont souvent déjà transmis une réclamation car ils sont souvent confrontés à des problèmes de corrosion de leur système d'approvisionnement en eau et aussi leur chauffe-eau.

Le MTQ indique dans le document complémentaire de juin 2001, qu'un rapport de suivi annuel sera rédigé après chaque année de suivi et transmis au ministère de l'Environnement. Ce rapport de suivi devrait être fourni à la Direction régionale de la Chaudière-Appalaches.

Les rapports de suivi des puits devraient comprendre les informations indiquées dans le programme de suivi déposé par le MTQ dans le cadre de la procédure¹. Les éléments suivants devraient donc s'y retrouver :

- les plans de localisation de chacun des puits-cibles;
- la liste des propriétaires concernés avec leurs adresses;
- les fiches de « Relevé de puits d'eau potable » apparaissant dans l'étude de puits pour chacun des puits-cibles;
- les rapports de laboratoire et tableaux-synthèses des résultats d'analyse d'eau;
- les commentaires et recommandations, s'il y a lieu.

La Direction régionale de la Chaudière-Appalaches est globalement en accord avec la proposition du MTQ et estime que dans le cas où les analyses effectuées démontreraient que l'une des normes de qualité définies à l'annexe 1 du Règlement sur la qualité de l'eau potable (RQEP) n'est pas respectée, le MTQ doit s'assurer que le propriétaire du puits en sera immédiatement informé selon les dispositions prévues à l'article 35, 1^{er} alinéa, du RQEP.

S'il s'agit d'un puits alimentant un système de distribution autre qu'une résidence, le MTQ doit informer le laboratoire de ce fait afin que ce dernier puisse assumer l'ensemble des responsabilités qui lui incombent en vertu du RQEP.

Dans le cadre de la médiation environnementale, une entente intervenue entre le MTQ et deux requérants prévoit l'inclusion de leur puits au programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable. Tel que mentionné précédemment, ces engagements devraient être inclus au décret gouvernemental.

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Programme de suivi environnemental des puits d'eau potable, Route 173-277, chaînages : 0+127 @ 8+406, Municipalité : Pintendre et Saint-Henri, Circ. Élect. : Lévis, Service géotechnique et géologie, Groupe mécanique des roches, août 2000, 4 pages et 3 annexes.

Constat relatif à l'approvisionnement individuel en eau potable

Compte tenu de la situation décrite dans l'étude d'impact, de l'analyse des impacts, des mesures d'atténuation et de compensation envisagées, le MTQ devrait élaborer le programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable tel que décrit dans l'étude d'impact et les documents qui l'accompagnent.

Tel que convenu dans l'entente intervenue dans le cadre de la médiation environnementale, le puits situé au chaînage 2+961 devrait être inclus au programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable. Étant considéré à risque, le puits situé au chaînage 7+402 devrait aussi être inclus au programme de suivi.

Approvisionnement collectif en eau potable

Une conduite d'aqueduc municipal est actuellement située à environ 2 m sous le fossé ouest de l'axe routier, entre Lévis et Saint-Henri. Il s'agit d'une conduite d'interconnexion de 20 cm de diamètre, en fonte grise et vieille d'une trentaine d'années. Selon le MTQ, cette conduite devrait être remplacée puisqu'elle se retrouverait sous la chaussée projetée et que son état laisse présager qu'elle ne pourrait supporter les vibrations engendrées par la circulation.

Selon la Municipalité de Saint-Henri, avec le réaménagement proposé la canalisation se retrouverait sous la chaussée prévue et il serait préférable de déplacer la conduite pour en faciliter l'entretien. La conduite ne desservirait actuellement que quelques usagers et aurait été prévue pour amener un approvisionnement en eau en provenance de Lévis. Ce qui semble avoir motivé la requête d'audience de la part de la municipalité est que la prise en charge de la plus value de cette portion du réseau d'aqueduc s'avérerait trop onéreuse pour les contribuables concernés. Cette préoccupation est en lien direct avec la préoccupation des citoyens-requérants quant à l'accès et aux frais reliés au service d'aqueduc.

Dans le cadre de la médiation, la question de la conduite d'aqueduc a fait l'objet d'une entente entre le MTQ et la Municipalité de Saint-Henri. Le MTQ s'engage à remplacer la conduite d'aqueduc existante par une de même gabarit et d'y raccorder les usagers actuels. Comme il a été mentionné précédemment, cet engagement devrait être reconduit au décret gouvernemental d'autorisation du projet.

Bruit routier

Le climat sonore d'un milieu est un des éléments qui en confèrent la qualité. Les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs sont généralement considérés comme sensibles au bruit. En matière de pollution par le bruit, le MENV ne dispose pas de normes spécifiques pour les sources telles que les infrastructures routières. Cependant, la pratique administrative poursuivie dans le cadre de l'analyse environnementale de projets routiers consiste jusqu'à maintenant à s'inspirer du critère de confort recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), qui est de 55 dB(A) L_{eq} (24h) à l'extérieur des résidences.

Dans le cadre de la procédure, le MSSS s'est interrogé sur le climat sonore actuel (degré de perturbation élevé) ainsi que sur les impacts et les mesures d'atténuation possibles. Les citoyens ont aussi soulevé des questions sur de possibles compensations pour l'augmentation du niveau de bruit.

L'analyse du climat sonore effectuée par le MTQ indique que le niveau de bruit est déjà élevé le long de l'axe routier 173-277. Selon les mesures prises et la modélisation effectuée par le MTQ, les niveaux de bruit aux abords immédiats de la route sont de l'ordre de 65 dB(A) L_{eq} (24h) et plus.

Le tableau 6 permet de constater que 44,5 % des résidences se situent dans une zone où le niveau de bruit est supérieur à 55 dB(A) L_{eq} (24h). De plus, la lecture du tableau 6 en parallèle avec l'observation de la carte 8 de l'annexe 17 de l'étude d'impact porte à croire que la plupart des propriétés (et non pas seulement les bâtiments) en bordure directe de l'axe routier se situent dans la zone où le niveau de bruit est supérieur à 60 dB(A) L_{eq} (24h).

Le tableau 7 résume les impacts après 1 an et après 10 ans suite à la réalisation du projet de réaménagement de l'axe routier. Il en ressort que les résidences implantées dans les segments situés au nord du noyau urbain de Saint-Henri sont les plus affectées par le projet. Dans ces segments, 7 résidences devraient subir une augmentation de 2 dB(A). Le tableau 7 permet de constater que ces résidences sont localisées dans une zone actuellement assez fortement perturbée (65 à 69 dB(A) L_{eq} (24h)) et que l'augmentation devrait engendrer pour chacune d'elles un impact moyen selon la politique sur le bruit du MTQ.

Le MTQ estime que de telles augmentations, sur un indice L_{eq} (24h), sont pratiquement imperceptibles. Cependant, il indique à l'étude d'impact que des mesures d'atténuation pourraient être mises en place pour ces résidences. L'implantation d'un écran antibruit ne serait pas une mesure considérée par le MTQ.

Le tableau 8 présente le cas de 7 sites résidentiels qui feront l'objet d'impacts moyens (selon la politique du MTQ) et qui ne feront pas l'objet d'une acquisition partielle ou totale. La façon de tenir compte de cet impact de manière à l'atténuer ou à le compenser n'est pas précisée.

TABLEAU 6 : CLIMAT SONORE ACTUEL – NOMBRE DE RÉSIDENCES PAR ZONE DE PERTURBATION – ÉVALUATION DU MTQ

Niveau de bruit L_{eq} (24 h)	ZONE DE PERTURBATION			
	ACCEPTABLE moins de 55 dB(A)	FAIBLEMENT PERTURBÉ entre 55 et 60 dB(A)	MOYENNEMENT PERTURBÉ entre 60 et 65 dB(A)	FORTEMENT PERTURBÉ plus de 65 dB(A)
Nombre de logements	247	74	70	56
Pourcentage (%)	55,5 %	16,5 %	15,5 %	12,5 %

Source : Étude d'impact, tableau 15.3.

TABLEAU 7 : IMPACT SUR LE BRUIT SUITE AU RÉAMÉNAGEMENT DE L'AXE ROUTIER

SEGMENT	IMPACT APRÈS UN AN	IMPACT APRÈS 10 ANS
Au nord du noyau urbain	- Augmentations moyennes de 2,7 dB(A) à la première rangée de résidences – Impact moyen	- Augmentations moyennes de 3,5 dB(A) à la première rangée de résidences – Impact moyen
Noyau urbain	- Diminutions moyennes de 0,3 dB(A) à la première rangée de résidences - Diminutions moyennes de 1,2 dB(A) à la deuxième rangée de résidences	- Augmentations moyennes de 0,5 dB(A) à la première rangée de résidences - Augmentations moyennes de 0,04 dB(A) à la deuxième rangée de résidences
Au sud du noyau urbain	- Augmentation moyenne de 6,4 dB(A) à la première rangée de résidences du côté ouest – Aucun impact : résidences déplacées - Diminution moyenne de 3,3 dB(A) à la première rangée de résidences du côté est – Impact positif suite à l'éloignement des voies	- Augmentation moyenne de 7,6 dB(A) à la première rangée de résidences du côté ouest – Aucun impact : résidences déplacées - Diminution moyenne de 2,1 dB(A) à la première rangée de résidences du côté est – Impact positif suite à l'éloignement des voies

Source : Texte du résumé de l'étude d'impact, pages 12 et 13.

Le MTQ a précisé qu'aucun suivi du bruit routier n'est prévu dans le cadre de ce projet. Il précise que les mesures d'atténuations telles que les murs ou les buttes antibruit seraient inefficaces en raison de la présence de nombreux accès le long de l'axe routier. De plus, il estime qu'une mesure comme l'isolation de la résidence n'épargnerait pas les cours avant et latérales du bruit routier. Le MTQ précise néanmoins que lors des travaux et en phase d'exploitation, les citoyens insatisfaits peuvent adresser une plainte qui sera traitée sur une base individuelle. Il s'agirait de la principale façon de gérer les impacts du bruit routier en phase d'exploitation.

Le bruit est un des impacts qui peut affecter les conditions de vie dans un milieu donné. Il est important de considérer ce fait. Dans le cas de l'axe routier, le bruit actuel de la route affecte visiblement bon nombre de propriétés (niveau actuel élevé). D'un autre côté, les mesures possibles pour atténuer cet impact semblent limitées. Face à une augmentation graduelle et probable des débits de circulation, il apparaît qu'à plus long terme le climat sonore pourrait se détériorer. L'augmentation des débits de circulation prévue n'est cependant pas l'élément central de la justification du projet. Soulignons que l'amélioration du niveau de service pourrait permettre une meilleure fluidité, qui elle, pourrait amener une certaine amélioration du climat sonore. La principale difficulté tient ici à la définition d'un seuil à respecter et des façons de le respecter.

La possibilité de demander au MTQ de prévoir des mesures d'atténuation (murs, matériaux, buttes, aménagements paysagers, insonorisation des bâtiments) a été évaluée. De telles mesures peuvent permettre de réduire le niveau de bruit à 55 dB (A) L_{eq} (24h) ou au niveau du bruit ambiant actuel, si celui-ci dépasse 55 dB (A) L_{eq} (24h), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. La possibilité de demander au MTQ de réaliser un programme de suivi du bruit en périodes de construction et d'exploitation a aussi été évaluée. Un tel programme a généralement pour but de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation pour respecter les seuils ci-haut mentionnés.

TABLEAU 8 : IMPACTS MOYENS ET FORTS ANTICIPÉS APRÈS 10 ANS POUR LES RÉSIDENCES NON VISÉES AU TABLEAU 19.2 DE L'ÉTUDE D'IMPACT

LOCALISATION (adresse ou chaînage*)	NIVEAU DE BRUIT ESTIMÉ dB(A) L _{EQ} (24H)			IMPACT ANTICIPÉ APRÈS 10 ANS
	1999	2003	10 ans	Moyen
2221	67	68	69	Moyen
2223	67	68	69	Moyen
2225	67	68	69	Moyen
1+700*	68	69	70	Moyen
2636	65	66	67	Moyen
2699	65	66	67	Moyen
2754	69	71	71	Moyen

Source : Addenda à l'étude d'impact, tableau 19.5

L'évaluation a pris en considération l'ampleur globale du projet, les caractéristiques du milieu, l'ampleur des impacts aux résidences et les implications relatives aux mesures d'atténuation (mesures parfois lourdes) et au programme de suivi (coûts, temps). Il a finalement été estimé qu'il n'est pas efficace et pertinent d'imposer des mesures d'atténuation lourdes dans le contexte très particulier de ce projet. Le MTQ est cependant invité à être sensible aux préoccupations des citoyens affectés par le bruit routier. Un programme de suivi pourrait aussi être élaboré et mis en œuvre par le MTQ afin de valider les évaluations effectuées dans le cadre de l'étude d'impact.

Enfin, mentionnons que le bruit en phase de construction n'a fait l'objet d'aucune précision dans l'étude d'impact et les documents déposés. La réalisation des travaux de construction entraîne généralement une hausse du bruit aux abords d'un chantier. Selon la description du climat sonore actuel, ces hausses devraient se faire sentir dans des secteurs où les résidents sont déjà soumis à un niveau de bruit élevé. Compte tenu de ces niveaux de bruit élevés ainsi que de l'ampleur des travaux, il apparaît important que cet impact fasse l'objet d'une surveillance environnementale.

Constat relatif au bruit en période d'exploitation

Compte tenu des données présentées, l'impact du bruit doit être évalué de façon prudente. Il apparaît aussi essentiel de considérer le fait que les niveaux de bruits actuels sont élevés et que le réaménagement de l'axe routier devrait amener une certaine détérioration du climat sonore à long terme. L'analyse effectuée permet de conclure que des mesures ne peuvent être exigées de façon réaliste et applicable dans le cadre particulier de ce projet.

À titre de suggestion, le MTQ pourrait élaborer et réaliser un programme de suivi des niveaux sonores suivant la réalisation du réaménagement de l'axe routier 173-277 afin, notamment, de valider les évaluations effectuées dans le cadre de l'étude d'impact. Ultimement, ce suivi pourrait permettre au MTQ de rechercher des solutions adaptées au milieu afin d'atténuer le bruit routier, particulièrement pour les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs.

Constat relatif au bruit en période de construction

En ce qui concerne la période de construction, il apparaît important d'effectuer une surveillance environnementale de cet impact du projet. Ainsi, le MTQ devrait présenter un programme de surveillance environnementale présentant : les seuils à respecter, les mesures d'atténuation spécifiques et générales prévues, le programme de relevé sonore envisagé, le mécanisme de consultation de la population ainsi que la séquence du dépôt des rapports de surveillance environnementale.

Traitement des eaux usées des résidences isolées

Le traitement des eaux usées est d'une importance capitale pour une occupation du territoire qui soit respectueuse de la capacité de support du milieu et de l'environnement. Dans le cadre du projet de réaménagement l'axe routier 173-277, l'étude d'impact indique qu'aucun égout sanitaire collectif ne se trouve sous la chaussée, à l'exception de quelques traverses. Ces infrastructures ne devraient pas être affectées de façon importante.

Dans le cas particulier des résidences isolées, cette question est régie par le Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 8). Ce règlement est appliqué par les municipalités locales. Selon les informations présentées dans l'étude d'impact, certaines propriétés font présentement l'objet de déversement des eaux usées dans les fossés. Par le réaménagement, plusieurs fossés devraient être comblés, ce qui impliquerait que certains propriétaires devraient avoir à rendre leur système conforme.

En soirée d'information publique des citoyens se sont interrogés sur les impacts des acquisitions de superficies de terrains aux fins d'emprise qui feraient que la superficie d'une propriété pourrait tomber sous la superficie minimale prescrite pour accueillir un système d'évacuation et de traitement des eaux usées ainsi qu'un puits d'approvisionnement en eau potable. L'étude d'impact indique que les répercussions légales et environnementales sont prises en considération dans l'évaluation des impacts sur les propriétés¹. De plus, il faut mentionner qu'après vérification auprès de la Direction régionale du MENV, il a été confirmé que cette question est de juridiction municipale et que le MTQ, en collaboration avec les propriétaires visés, devrait vérifier auprès de la municipalité les règles à suivre et les normes à respecter pour que le projet n'entraîne pas d'impacts qui feraient que des propriétés ou des installations conformes ne le seraient plus suite à la réalisation du projet.

L'étude d'impact n'indique pas de façon précise si les travaux de construction empièteront sur des installations d'évacuation et de traitement des eaux usées conformes. Dans le cadre de discussions sur le projet, des représentants du MTQ ont confirmé que le réaménagement des installations conformes est prévu avant le début des travaux selon des ententes avec les propriétaires. Après s'être assuré que les systèmes de traitement des eaux usées sont conformes et que les travaux ont un impact sur ces systèmes, le MTQ compense les propriétaires pour les travaux nécessaires sur présentation des factures.

¹ Étude d'impact, chapitre 17, section 17.3.

Constat relatif au traitement des eaux usées

Compte tenu de ces éléments, il est d'usage habituel que tout système d'évacuation et de traitement des eaux usées conforme devenant non-conforme suite à la réalisation du projet soit réaménagé et ce, conformément à la réglementation en vigueur.

2.5 Vitalité et utilisation du territoire

Dans le cadre de ce projet, la vitalité et l'utilisation du territoire sont concernés par les impacts sur les entreprises ainsi que sur le territoire et les activités agricoles.

2.5.1 Impacts sur les entreprises

Des projets routiers impliquant une forme de contrôle des accès provoquent des inquiétudes pour les entreprises situées dans les corridors routiers visés. Puisque les projets routiers imprègnent un changement structurel dans le milieu et non pas seulement un changement cosmétique ou fonctionnel, les impacts économiques appréhendés représentent un sujet sensible. À notre connaissance, il n'existerait aucune étude québécoise traitant des impacts économiques négatifs de projets impliquant une forme quelconque de contrôle des accès ou sur les mesures d'atténuation à prendre et leur efficacité. Ici, c'est l'aménagement d'un terre-plein central limitant les accès directs aux entreprises qui est susceptible d'engendrer des impacts économiques pour les entreprises riveraines par la restriction des mouvements de circulation qu'il apporte.

Le processus de participation publique a permis l'expression de préoccupations variées de la part de citoyens et de commerçants. Ces préoccupations concernaient : l'impact du réaménagement sur l'agrandissement potentiel d'un commerce, l'accès éventuel des commerces à partir d'un demi-tour ou d'un carrefour giratoire, la valeur d'un terrain commercial, la baisse d'achalandage, l'augmentation des coûts, la diminution de la productivité, les détours pour l'accès aux commerces (perte de temps, perte de clients, consommation d'essence, usure des pneus). Une enquête réalisée par le MTQ aurait permis de constater qu'environ la moitié des propriétaires d'entreprises étaient favorables au projet alors que l'autre moitié croyaient que le projet nuirait à leur entreprise.

Selon l'étude d'impact du MTQ, 51 entreprises seraient présentes dans la zone d'étude. Le MTQ estime que le projet de réaménagement est susceptible d'affecter négativement de façon indéterminée les commerces de biens courants, les commerces de biens semi-courants ainsi que les établissements de restauration et d'hébergement. En tout, c'est 13 entreprises qui seraient davantage susceptibles d'être affectées par le projet (stations-services, dépanneurs, épiceries et restaurants). Selon le MTQ, les impacts appréhendés concernent principalement des pertes de revenus et des pertes d'achalandage (dont une partie de la clientèle est en transit). Les commerces de biens réfléchis, les entreprises n'attirant pas de clientèle, les entreprises de transport et les industries ne devraient pas subir d'effets sur leur achalandage. Le MTQ reconnaît qu'il est toutefois très difficile de quantifier avec exactitude la diminution de l'achalandage d'un commerce

avant que le projet de réaménagement ne soit réalisé. Il mentionne cependant que les carrefours giratoires et les demi-tours viendront atténuer les impacts.

Aussi, précisons que l'achalandage ne serait pas un droit acquis et la perte de clientèle ne pourrait donc pas être automatiquement compensée. Des cas de jurisprudence sont venus préciser le principe que l'entreprise qui s'installe sur un site commercial en se basant sur l'achalandage de la route ne détient aucun droit acquis au trafic qui circule sur cette route, pas plus que le changement du volume de trafic d'une route ne confère de droit à un dommage relatif à une diminution de chiffres d'affaires.

En tenant compte de l'incertitude au sujet de l'impact du projet et des préoccupations soulevées, le MTQ a prévu réaliser un programme de suivi de l'achalandage des commerces. Ce programme effectuerait une analyse de la clientèle des 13 entreprises les plus susceptibles d'être affectées. Les éléments composant le programme seraient : des enquêtes dans les entreprises et auprès des propriétaires, des enquêtes origine destination et des enquêtes téléphoniques. Des représentants du MTQ ont indiqué que ce suivi servira principalement à documenter un aspect pour lequel il n'y a pas beaucoup d'études au Québec. Il ne viserait pas à définir des mesures de compensation financière.

Constat relatif aux entreprises

Compte tenu du caractère structurant de l'axe routier 173-277 en terme d'utilisation du territoire, des contraintes que la réalisation du projet de réaménagement amènera au chapitre de l'accès aux entreprises ainsi que de l'incertitude relativement à l'impact réel sur les entreprises, le MTQ devrait réaliser le programme de suivi tel qu'il l'a proposé au chapitre 20 de l'étude d'impact.

À titre de suggestion et dans une perspective d'intégration au milieu, le programme de suivi pourrait faire l'objet d'un certain accompagnement par un comité formé de représentants du MTQ, d'entrepreneurs du secteur affecté par le projet de réaménagement et d'organisations locales (ex. municipalité, CLD, Chambre de commerce). En plus de permettre une collaboration des acteurs concernés, un tel accompagnement pourrait permettre de raffiner la méthode et la portée du suivi ainsi pourrait permettre d'assurer que le suivi aide les entreprises affectées à bien se positionner suite au réaménagement de l'axe routier

2.5.2 Territoire et activités agricoles

En milieu périurbain, l'agriculture est une activité importante pour la vitalité du milieu et fait l'objet de pressions au niveau de l'utilisation du sol, des usages ainsi que des contraintes à ses pratiques. Le projet analysé ici doit s'intégrer dans un secteur au caractère rural lui même localisé dans un espace périurbain plus vaste.

Au nord et au sud du noyau urbain de Saint-Henri, le tracé de l'axe routier se retrouve en zone agricole permanente¹. En matière d'aménagement du territoire, les affectations y sont de type agricole. Le secteur visé aurait une bonne productivité. Des améliorations ont pu être apportées aux terres qui présentent par ailleurs un bon potentiel pour la culture mixte. De façon plus précise, les activités agricoles présentes (9 entreprises) sont associées à la production laitière, de grain, de porc et de veau. Les superficies dans la zone à l'étude sont principalement utilisées comme prairie et pâturage, pour la culture de céréales et on y trouve peu de friche.

Impacts en période de construction

Impact :	Accès aux exploitations agricoles
Planification courante :	Conserver en tout temps deux voies de circulation
Mesures d'atténuation si les travaux devaient s'effectuer en forte période d'activité agricole :	- maintenir en tout temps l'accès aux terres cultivables soit en préservant l'accès existant ou en offrant un accès modifié temporairement; - s'entretenir avec l'Union des producteurs agricoles (UPA) pour solutionner les différents problèmes anticipés.

Source : Étude d'impact, pp. 158-159.

Le principal impact négatif du projet consisterait en un empiètement de l'emprise devant retirer 8,06 ha à la zone agricole. Les autres impacts concernent l'accès aux terres ainsi que les détours causés par l'implantation du terre-plein central. En ce qui concerne l'empiètement, comme l'acquisition de terres agricoles ne remettrait pas en cause la vitalité des entreprises agricoles, aucune mesure particulière autre que la compensation financière requise pour l'acquisition des superficies n'est prévue. Mentionnons que dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales, le MTQ tient généralement compte de l'usage des propriétés dans son évaluation. En ce qui concerne l'accès aux terres et les détours, le MTQ indique que la localisation des demi-tours et l'aménagement de voies d'accès à usage agricole permettront de réduire considérablement l'ampleur de ces détours.

Dans le but de bien évaluer ces impacts sur les déplacements à des fins agricoles, le MTQ indique dans son étude d'impact qu'un programme de suivi sur les traverses agricoles est prévu (temps d'attente, observations qualitatives). À ce chapitre, le MTQ est encouragé à solliciter l'étroite collaboration des producteurs agricoles affectés.

Pour ajouter au contexte d'analyse, mentionnons que le 17 décembre 2001, la CPTAQ a rendu une décision favorable relativement à la demande du MTQ pour l'autorisation de lotir, d'aliéner ou d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture une superficie totale de 7,18 ha sur le territoire de la Ville de Lévis (Pintendre) et de Saint-Henri. Citons l'avis de la CPTAQ sur la réalisation du projet : « ...à la suite de certains aménagements, elle aura peu de conséquences sur les activités agricoles existantes et le développement des activités agricoles sera peu perturbé. L'homogénéité du milieu sera peu affectée et les possibilités d'utilisation du sol agricole des lots avoisinants ne seront pas mises en cause². »

¹ Zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, L.R.Q. Chapitre P-41.1

² Commission de protection du territoire agricole, Dossiers 318954 et 318955, Décision du 17 décembre 2001, p. 5. Voir aussi le dossier 332135, Décision du 3 septembre 2003.

Compte tenu du cheminement spécifique de ce dossier au niveau des autorisations en matière de territoire et d'activités agricoles, les impacts sur l'agriculture ont aussi été discutés dans le cadre de la procédure devant la CPTAQ. Des préoccupations comme des sites alternatifs pour les demi-tours, l'optimisation de l'espace des demi-tours pour les déplacements des agriculteurs, l'accès aux terres agricoles de part et d'autre de la route et le fractionnement possible des terres agricoles ont pu être discutées. Les démarches devant la CPTAQ et les discussions avec les agriculteurs et les représentants de l'UPA ont amené le MTQ à adapter le projet aux préoccupations du milieu agricole. Ces modifications ont amené le MTQ à déposer un addenda à son étude d'impact auprès du MENV.

Le public a aussi exprimé d'autres préoccupations liées au territoire et aux activités agricoles. Ainsi, certains citoyens touchés par des acquisitions de bandes de terrain se sont interrogés sur la façon d'entamer des négociations avec la CPTAQ afin de récupérer, en zone agricole, les parties de terrains acquises par le MTQ. Certains intervenants ont indiqué que de la machinerie agricole de fort gabarit circule sur l'axe routier, ce qui cause un ralentissement de la circulation et remettrait en cause le concept du MTQ. En réponse, le MTQ a indiqué que la circulation de ce type de machinerie est réglementée et que la route sera conçue selon les normes en vigueur.

Constat relatif au territoire et aux activités agricoles

Dans le contexte où la CPTAQ a émis une décision favorable, il apparaît que le projet est acceptable, compte tenu de la nature du territoire et des activités agricoles, des impacts et des mesures d'atténuation ou de compensation proposées.

2.6 Autres considérations

Le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 comporte un certain nombre d'autres enjeux et impacts qui sont de nature moins importante ou qui ont été traités de façon satisfaisante dans l'étude d'impact.

Autres impacts en période de construction

Dans le cadre de la procédure, le MTQ a décrit d'autres impacts en période de construction et proposé des mesures les prenant en considération. La circulation et les phases des travaux, l'archéologie ainsi que la surveillance et l'encadrement environnemental ont été les éléments traités.

Sols contaminés

La réalisation du projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 devrait entraîner des acquisitions de superficies sur des terrains utilisés à différents usages et dont certains ont été classés comme potentiellement contaminés. Pour le MTQ, la réhabilitation des sites contaminés avant la phase construction aurait pour effet d'annuler les impacts pressentis face aux sites potentiellement contaminés.

Le MTQ a indiqué qu'il effectuera une caractérisation préliminaire de ces terrains et qu'une restauration sera effectuée au besoin. Un programme de surveillance en cours de travaux est prévu. Ainsi, selon la direction régionale du MENV, dans le cas où des sols contaminés seraient découverts lors des travaux, ils devraient être gérés conformément à la Grille intérimaire de gestion des sols excavés contaminés contenue dans la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, (1998). Notons que les règles s'appliquant dans le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (2001) devraient également être prises en compte, le cas échéant, dans la gestion des sols contaminés.

S'il y a lieu, un rapport de suivi environnemental devrait être produit par le MTQ suite aux travaux de décontamination de terrains et que ce rapport devrait transmettre à la direction régionale du MENV. Ce rapport devrait inclure notamment les informations concernant la caractérisation préliminaire des terrains potentiellement contaminés et, le cas échéant, la réhabilitation, la caractérisation réalisée en fond de tranchées après les travaux de décontamination ainsi que la gestion réalisée des sols et des eaux souterraines contaminées.

Constat général relatif aux autres impacts des travaux de construction

De manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs aux travaux de construction.

Autres impacts sur le milieu humain

Les autres impacts sur le milieu humain concernent le patrimoine et le paysage. Les renseignements fournis dans l'étude d'impact concernant les impacts et la réalisation du projet ont été adéquatement pris en considération et devraient servir de lignes directrices lors de la réalisation des travaux. La réalisation de ces mesures pour le patrimoine et le paysage semble acceptable.

Plus spécifiquement, l'intégration paysagère du projet doit être prise en compte lors de la planification du projet (plan et devis) ainsi que lors de sa réalisation, et ce, dans le respect du paysage du milieu traversé. Les mesures proposées par le MTQ semblent adéquates mais restent à être précisées. Ainsi, il apparaît important d'éviter l'artificialisation des abords de la route en milieu rural et la banalisation en milieu urbain.

Constat général relatif aux autres impacts sur le milieu humain

De manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au milieu humain.

Autres impacts sur les milieux physique et biologique

Les autres impacts sur les milieux physique et biologique concernent : les eaux de surface et de ruissellement, le milieu et les habitats aquatiques ainsi que le milieu et les habitats terrestres.

Selon l'analyse de l'étude d'impact, les dispositions qui y sont prévues ont pris adéquatement en considération les impacts sur les milieux physique et biologique.

Pour le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, en ce qui concerne les habitats terrestres et aquatiques, les renseignements fournis dans l'étude d'impact concernant les impacts et la réalisation du projet devraient servir de lignes directrices lors de la réalisation des travaux.

Constat général relatif aux autres impacts sur les milieux physique et biologique

De manière générale, et sans remettre en cause les constats spécifiques énoncés, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents impacts relatifs aux milieux physique et biologique.

2.7 Analyse à l'égard du développement durable

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est, dans une certaine mesure, considérée comme un outil qui intègre les préoccupations environnementales, sociales et économiques dans le cadre de la prise de décision. Les paragraphes suivants présentent une brève analyse.

L'évaluation et l'examen des impacts environnementaux du projet de réaménagement de la route l'axe routier 173-277 sur le territoire de la Ville de Lévis (Pintendre) et de la Municipalité de Saint-Henri n'a pas soulevé d'enjeux ingérables ou irréconciliables de nature environnementale, sociale ou économique.

Mentionnons que le projet de réaménagement est proposé en réponse à une demande de la collectivité locale et qu'il vise particulièrement à améliorer la qualité des infrastructures routières. Dans l'ensemble, il apparaît que la majorité des impacts négatifs sur le milieu devraient être compensés par l'augmentation du niveau de service et la diminution des risques d'accidents sur l'axe routier. De plus, dans le cadre de la procédure, des moyens ont été identifiés afin de prévenir ou d'atténuer certains impacts négatifs.

Compte tenu que le projet n'entraînerait aucune perte majeure au niveau naturel (pôle environnemental), qu'il faciliterait la circulation des biens et services (pôle économique) et qu'il contribuerait à réduire le nombre d'accidents (pôle social), il s'inscrirait globalement dans une perspective de développement durable.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Rappel des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet semble justifié;
- la variante proposée est pertinente;
- les résultats (ententes) de la médiation environnementale devraient être pris en compte dans la décision du gouvernement;
- la pertinence des différentes composantes du projet comme le terre-plein, les demi-tours, les voies de virage et les carrefours giratoires, a été démontrée de façon satisfaisante;
- les programmes de suivi prévus par le MTQ pourraient intégrer un volet spécifique sur la fonctionnalité, la sécurité et l'utilisation des demi-tours, des voies de virage et des carrefours giratoires devrait être effectué;
- le programme de suivi pour les piétons et les cyclistes devrait permettre de vérifier la fonctionnalité et la sécurité des aménagements ainsi qu'être axé sur les usagers;
- le programme de suivi sur les niveaux de service et la fluidité pourrait comprendre un volet spécifique sur les volumes de circulation induits par les composantes du projet, particulièrement pour le secteur urbain;
- l'intégrité des propriétés et de leurs accès étant affectés, des façons de diminuer ces impacts pourraient être recherchées par le MTQ et les résidents concernés;
- tel que prévu, un programme de suivi est nécessaire afin de s'assurer de la qualité et de la quantité de l'approvisionnement en eau potable;
- tel que prévu, le traitement des eaux usées des résidences isolées doit être maintenu;
- compte tenu du contexte particulier du projet il s'avère peu applicable d'exiger un programme de suivi sur le bruit ainsi que des mesures d'atténuation ou de compensation;
- un programme de surveillance environnementale du bruit en phase de construction est pertinent;
- tel que prévu, un programme de suivi économique devrait être réalisé et pourrait comprendre un volet d'accompagnement pour sa mise en œuvre;
- les impacts sur le territoire et les activités agricoles sont acceptables;
- d'une façon générale, le MTQ a choisi les moyens appropriés afin de tenir compte des différents enjeux et impacts relatifs au projet de réaménagement de l'axe routier.

Recommandation

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable des impacts appréhendés au plan environnemental. Enfin, compte tenu des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet, nous sommes d'avis :

Que le projet de réaménagement l'axe routier 173-277 entre Pintendre et Saint-Henri sur le territoire de la Ville de Lévis et de la Municipalité de Saint-Henri par le ministère des Transports du Québec est acceptable. Par conséquent, le gouvernement peut autoriser le projet à certaines conditions.

Original signé par :

Éric Thomassin, M.A.T.D.R.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

Documents utilisés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, octobre 1998, 6 p. et 1 figure;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, janvier 1999, 27 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, rapport final*, par Roche Groupe-conseil, octobre 2000, 175 p. et annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, résumé*, préparé par Roche Groupe-conseil, avril 2002, 13 p. et cartes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Addenda*, préparé par Roche Groupe-conseil, février 2002, 10 p. et annexes;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés à l'initiateur de projet*, 21 mars 2001, 4 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, préparées par Roche Groupe Conseil, juin 2001, 8 p.;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 28 novembre 2000 au 11 avril 2002, pagination diverse;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 9 avril 2002, 3 p.;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponse à la question portant sur un champ d'épuration pour une résidence isolée dans le secteur du projet*, 27 mai 2002, 1 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions concernant la traversée de la nouvelle route par les motoneiges et les « quads » et la procédure s'appliquant à l'élargissement d'une route affectant les terrains riverains*, 31 mai 2002, 1 p.;

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE. *Compte rendu d'orientation préliminaire, dossiers nos 318954 et 318955*, 11 juin 2002, 4 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modification à la demande initiale (dossiers nos 318954 et 318955). Réaménagement de l'axe routier 173-277 entre Pintendre et Saint-Henri*, 9 octobre 2001, 2 p.;

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE. *Avis de changement (dossiers n^{os} 318954 et 318955)*, 28 novembre 2001, 3 p.;

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE. *Décision (dossiers n^{os} 318954 et 318955)*, 17 décembre 2001, 5 p. et 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour de l'étude d'impact sur le projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 entre Pintendre et Saint-Henri, rapports d'accidents (1^{er} août 1995 au 31 juillet 1998 et 1^{er} août 1998 au 31 juillet 2001)*, préparés par la Direction de la Chaudière-Appalaches, 9 octobre 2002, 5 p.;

ROCHE DELUC. *Carrefour giratoire, historique, avantages et inconvénients*, 10 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Processus d'expropriation et acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, 8 octobre 1998, 5 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la rencontre d'information tenue avec les requérants, le ministère de l'Environnement et le promoteur le 10 octobre 2002*, 15 octobre 2002, 4 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu des rencontres de médiation tenues avec les requérants et le promoteur les 15, 16 et 17 octobre 2002*, 23 octobre 2002, 8 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 sur le territoire de la Ville de Lévis (Pintendre) et de la Municipalité de Saint-Henri par le ministère des Transports du Québec*. – Transcriptions - Séance tenue le 30 septembre 2002 en soirée, à Saint-Henri, 89 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 sur le territoire de la Ville de Lévis (Pintendre) et de la Municipalité de Saint-Henri par le ministère des Transports du Québec*. – Transcriptions - Séance tenue le 1^{er} octobre 2002 en après-midi, à Québec, 25 p.;

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de l'axe routier 173-277 à Lévis (Pintendre) et à Saint-Henri - rapport d'enquête et de médiation no. 172*, 7 novembre 2002, 14 p. et annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*, 2002, 82 p. et cartes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches – Plan d'action 2003-2008*, 2002, 23 p.;

RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Axe routier 173-277, Bilan statistique 1990-1997 et analyse de la sécurité*, Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation, mai 2000, 51 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Études de puits, Route 173-277, chaînages : 0+127 @ 8+406, Municipalités : Pintendre et Saint-Henri, Circ. Élect. : Lévis*, Service géotechnique et géologie, préparées par Groupe mécanique des roches, août 2000, 12 p. et 4 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme de suivi environnemental des puits d'eau potable, Route 173-277, chaînages : 0+127 @ 8+406, Municipalités : Pintendre et Saint-Henri, Circ. Élect. : Lévis*, Service géotechnique et géologie, préparé par Groupe mécanique des roches, août 2000, 4 p. et 3 annexes;

Télécopie de M. Jean-Louis-Ratté, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du soutien technique, ministère des Transports à M. Éric Thomassin, chargé de projet, ministère de l'Environnement, datée du 5 décembre 2002, 5 p. et 1 annexe.

Lettre de M^{me} Madeleine Lindsay du ministère des Transports, Direction de la Chaudière-Appalaches à M. Éric Thomassin, chargé de projet, ministère de l'Environnement, datée du 14 juillet 2003, 2 p.

Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement, LRQ, c. Q-2 (chapitre I);
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9;
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques, RRQ, 1981, c. Q 2, r. 19;
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93(1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

Annexes

Annexe 1 : Chronologie des étapes importantes du projet

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
1998-10-14	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement (MENV)
1999-01-21	Transmission de la directive du ministre de l'Environnement au ministère des Transports du Québec (MTQ)
2000-01-03	Réception de l'étude d'impact préliminaire au MENV
2000-11-09 au 2001-03-20	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-03-21	Transmission des questions et commentaires au MTQ
2001-07-04	Réception au MENV des réponses du MTQ aux questions et commentaires dans un document complémentaire à l'étude d'impact
2001-07-13 au 2002-04-16	Consultation intra et interministérielle sur les réponses aux questions et commentaires et sur l'addenda à l'étude d'impact
2002-02-21	Réception d'un addenda à l'étude d'impact au MENV
2002-04-10	Réception du résumé vulgarisé de l'étude d'impact au MENV
2002-04-16 et 2002-04-24	Transmission de l'avis de recevabilité au ministre de l'Environnement et du mandat d'information publique au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
2002-05-07 au 2002-06-21	Période d'information et de consultation publiques et séance d'information publique à Saint-Henri (2002-05-22)
2002-09-30 – 2002-11-13 – 2002-11-21	Début du mandat d'enquête et de médiation – Remise du rapport du BAPE au ministre de l'Environnement – Publication du rapport du BAPE
2003-01-29	Décision du ministre de l'Environnement sur la tenue d'une audience publique
2002-11-12 au 2003-02-11	Consultation intra et interministérielle l'acceptabilité environnementale du projet

Annexe 2 : Principales constatations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Préoccupations du public en période d'information et de consultation publiques (extraits du compte rendu du BAPE)

Les éléments du projet :

- la possibilité de concevoir une section urbaine (route à deux voies) entre le secteur sud et le chemin du Trait-Carré;
- le fractionnement possible des terres agricoles;
- la possibilité pour les véhicules lourds circulant sur la route 218 de contourner le village;
- la remise en question de l'aspect sécuritaire des demi-tours :
 - la crainte de collisions latérales;
 - l'attente aux heures de pointe;
- les risques de congestion générée par « l'effet entonnoir » de la route : quatre voies (zone rurale) réduit à deux voies (zone urbaine) pour revenir à quatre voies;
- les compensations pour l'augmentation du niveau de bruit;
- les mesures prévues pour protéger les terrains situés plus bas que le niveau de la route;
- le nouvel emplacement des traverses de motoneiges;
- l'accès aux terres agricoles de part et d'autre de la route, par les voies existantes;
- les inquiétudes à l'égard des erreurs contenues sur les plans (noms de propriétaires erronés, noms de commerces absents, omission d'entrées résidentielles et commerciales);
- le calendrier de réalisation.

La réglementation :

- la réglementation s'appliquant aux champs d'épuration et aux puits d'eau potable pour les terrains réduits à moins de 30 000 pi²;
- la réglementation municipale dans la négociation de l'acquisition d'un terrain dont le MTQ devra tenir compte.

Les acquisitions :

- la procédure d'expropriation :
 - les types de compensation;
 - les déplacements possibles des propriétés;
 - le délai de relocalisation;
- les négociations avec la Commission de la protection du territoire agricole du Québec concernant une perte de terrain, afin de récupérer les parties de terrains acquises par le MTQ;

- la préoccupation d'un commerçant touché par le projet qui souhaite agrandir son commerce dans un avenir rapproché;
- la protection d'une demeure par l'installation, par exemple, d'une glissière de sécurité à la suite de la réduction du terrain.

Les suggestions des citoyens :

- l'aménagement de feux de circulation à chaque demi-tour;
- l'accès éventuel à un commerce, à même le demi-tour;
- l'identification des limites de vitesse imposées dans les différentes zones;
- la mise sur pied d'un comité d'aide aux citoyens parrainé par le ministère des Transports.

Conclusion du rapport d'enquête et de médiation du BAPE (extrait du rapport n° 172)

« Le ministère des Transports propose de réaménager les routes 173 et 277 à Lévis (anciennement Pintendre) et à Saint-Henri, à la suite des travaux effectués au nord de ce tronçon. Ayant connu au cours des dernières années des problèmes de sécurité routière, la population accorde de l'importance à la réfection de la route. D'ailleurs, quelque 35 000 personnes ont signé une pétition en ce sens.

Au cours de la période d'information et de consultation publiques, quatre requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement. Ces requêtes regroupent quinze individus, douze entreprises et une municipalité. Dès le début de la médiation, une séance d'information a été organisée afin de fournir des réponses aux requérants. Trois thèmes ont été abordés : les aménagements proposés et la sécurité routière, la procédure d'acquisition des immeubles et les impacts sur la qualité de l'air et sur le climat sonore. Sept requérants représentant également quatre commerces ont alors décidé de retirer leur demande d'audience publique et, conséquemment, de ne pas participer à la médiation. Les autres ont consenti à y participer.

Au terme de la médiation, deux requérants, dont l'un est propriétaire de trois entreprises, n'ont pas souscrit aux engagements du Ministère. Ils ont requis des modifications substantielles au concept même du projet et l'un d'eux, de l'information qui ne sera disponible qu'au moment de la réalisation des plans et devis. Toutefois, le promoteur a soumis des propositions pour chacun des problèmes soulevés par tous les requérants ayant participé à la médiation et la majorité d'entre eux se sont entendus avec le Ministère. Il s'agit de la Municipalité de Saint-Henri, d'un citoyen et de cinq entreprises avec leurs cinq propriétaires qui ont ainsi retiré leur demande d'audience publique. Les ententes les concernant sont consignées dans le rapport. »

Synthèse du contenu des ententes conclues et proposées

Le MTQ a soumis des propositions pour tous les requérants qui ont participé à la médiation. Cinq requérants, comprenant la Municipalité de Saint-Henri ainsi que des citoyens et les entreprises qu'ils représentaient, se sont entendus avec le MTQ. Les principaux objets d'ententes visent les

accès, les propriétés, la qualité de l'eau potable, le climat sonore et la conduite d'aqueduc municipal¹.

La majorité des requérants s'est entendue avec le MTQ dans le cadre de la médiation. Malgré les efforts consentis, deux requérants n'ont pas conclu d'entente avec l'initiateur. Par conséquent, ces deux requérants n'ont pas retiré leurs demandes d'audience publique. Dans le premier cas, deux propositions du MTQ ont été rejetées (stationnement, virage en U). Les exigences de la requérante impliquent une remise en cause du concept et des objectifs du projet (ajout d'un feu de signalisation face à la propriété). Dans le second cas, le MTQ a effectué des propositions en lien avec les demandes du requérant concernant ses propriétés (accès, possibilité de relocalisation). Cependant, le requérant ne semble pas avoir été satisfait sur deux points : une information technique qui ne sera disponible qu'à l'étape des plans et devis (largeur exacte des acquisitions requises) ainsi que la remise en cause d'un élément visant le concept même du projet (pertinence d'un demi-tour).

¹ Les ententes sont colligées à l'annexe 3 du *Rapport d'enquête et de médiation* n° 172 du BAPE.

Annexe 3 : Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés

Les unités administratives du MENV :

- la Direction régionale de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable.

Les ministères et organismes suivants :

- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche;
- ministère de la Santé et des Services sociaux;
- ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs.