
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de prolongement de l'autoroute
Robert-Cliche (73)
entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville**

Dossier 3211-05-335

Le 18 janvier 2002

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. HISTORIQUE DU DOSSIER.....	2
2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET	2
2.1 CONTEXTE	2
2.2 JUSTIFICATION	3
3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	5
3.1 MILIEU NATUREL.....	9
3.2 MILIEU HUMAIN.....	10
4. SOLUTIONS ENVISAGÉES ET CHOIX DE TRACÉS.....	11
4.1 ANALYSE COMPARATIVE DES SOLUTIONS ENVISAGÉES	11
4.2 OPTIMISATION DU TRACÉ DE RÉFÉRENCE	12
4.3 DESCRIPTION DU PROJET	12
5. PROCESSUS DE CONSULTATION	18
5.1 CONSULTATIONS EFFECTUÉES PAR L'INITIATEUR	18
5.2 CONSULTATIONS INTRA ET INTERMINISTÉRIELLE EFFECTUÉES PAR LE MENV	18
5.3 CONSULTATION EFFECTUÉE PAR LE BAPE	20
5.4 PERCEPTION DE LA POPULATION ET DES ORGANISMES PUBLICS FACE AU PROJET	20
6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	21
6.1 QUALITÉ DE L'EAU ET FAUNE AQUATIQUE.....	21
6.2 RÉGIME HYDROLOGIQUE	24
6.3 VÉGÉTATION ET FAUNE TERRESTRE	24
6.4 QUALITÉ DE L'AIR.....	27
6.5 AMBIANCE SONORE	27
6.6 SOLS CONTAMINÉS	28
6.7 ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES	28
6.8 PRÉOCCUPATIONS DE LA VILLE DE SAINT-JOSEPH-DE-BEAUCE	29
7. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	30
8. ACCEPTABILITÉ DU PROJET	31
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	31

FIGURE ET TABLEAUX

Tableau 1 : Principales étapes du dossier	2
Tableau 2 : Classement relatif des solutions étudiées ainsi que la faisabilité sociale et environnementale	12
Figure 1 : Résumé des diverses étapes réalisées dans la construction de l'autoroute 73.....	4
Figure 2 : Zone d'étude.....	7
Figure 3 : Diverses variantes de tracés examinées par le MTQ par rapport au tracé de référence qui avait été proposé initialement en 1986	15
Figure 4 : Caractéristiques géométriques des autoroutes à chaussée unique du Québec	17
Figure 5 : Synthèse et vue rapide des impacts appréhendés sur l'environnement.....	22
Figure 6 : Méthode d'évaluation des impacts	23

INTRODUCTION

Cette introduction vise à préciser les caractéristiques fondamentales de l'étude d'impact sur l'environnement et les exigences ministérielles et gouvernementales auxquelles elle doit répondre, dont notamment l'intégration des objectifs du développement durable.

L'analyse environnementale effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a pour but de déterminer l'acceptabilité environnementale d'un projet. Elle vise à évaluer si la solution retenue par l'initiateur est celle de moindre impact, si les impacts du projet sont acceptables sur le plan environnemental, si le projet est en accord avec les lois, règlements et politiques du gouvernement et, à la lumière de la raison d'être du projet et de ses impacts, s'il est opportun de le réaliser et de déterminer les conditions de réalisation, le cas échéant.

La présente analyse environnementale porte sur un projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville par le ministère des Transports (MTQ). 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), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour 4 voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus.

Le rapport d'analyse comprend :

- un bref historique du cheminement du dossier dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ;
- la mise en contexte et la justification du projet ;
- une brève description des milieux naturels et humains dans lesquels s'inscrit le projet ;
- les options d'amélioration envisagées et les choix de tracés ;
- une présentation des résultats des processus de consultation ;
- l'évaluation des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation ;
- l'acceptabilité du projet ;
- la conclusion et les recommandations découlant de la présente analyse et de la consultation gouvernementale.

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau qui suit 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 :

Tableau 1 : Principales étapes du dossier

Date	Événements
1993-08-03	Réception de l'avis de projet
1994-02-09	Transmission de la directive ministérielle
2000-07-24	Réception de l'étude d'impact à la Direction des évaluations environnementales
2000-08-10	Début de la consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2000-10-23	Transmission des questions et commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact
2000-12-19	Réception des réponses aux questions et commentaires demandés
2001-04-09	Transmission de l'avis de recevabilité au ministre de l'Environnement
2001-04-24 au 2001 06-08	Période d'information et de consultation publiques

2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Ce chapitre présente le contexte régional menant à la justification du projet. Les éléments d'information sont tirés de l'étude d'impact de l'initiateur.

2.1 Contexte

Le projet de l'autoroute 73 a débuté en 1973 et vise à relier la Ville de Saint-Georges à l'agglomération urbaine de Québec. Il a pour but, notamment, de répondre aux besoins futurs de circulation, d'améliorer les conditions de sécurité routière sur la route 173 et de soutenir le développement économique de la Beauce.

En juillet 1993, le MTQ faisait parvenir au ministère de l'Environnement un avis de projet portant sur le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. Dans un contexte de ressources financières réduites, le MTQ a décidé, par la suite, de scinder ce projet en deux tronçons. Le projet actuel porte donc sur le prolongement d'un nouveau tronçon entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, d'une longueur totale de 10,4 km, dans une emprise de 105 m de largeur. Cependant, dans une première étape, une seule chaussée à deux voies contiguës de 3,7 m et pourvue d'accotements de 3 m de chaque côté sera construite dans la partie ouest de l'emprise.

Lorsque la capacité de la chaussée ouest sera atteinte, la construction de la chaussée est sera entreprise pour compléter l'infrastructure. Le coût du projet actuel avec les voies auxiliaires pour véhicules lents, les voies de raccordement, les voies de desserte, les coûts d'acquisition et d'entretien dans l'horizon 2000 – 2020, représente une somme de 37 M \$. Globalement, le projet réalisé entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges engendrera éventuellement des déboursés de l'ordre de 95 M \$.

La figure 1 présente un résumé des diverses étapes réalisées dans la construction de l'autoroute 73 ainsi que celles à venir.

2.2 Justification

La route 173 constitue le principal axe routier du réseau routier local et régional. Elle permet d'accéder à Saint-Georges en direction sud et à la région de la Capitale nationale en direction nord. Elle assure également les liaisons intrarégionales entre les principaux centres urbains de la Beauce dont les principaux, dans la zone d'étude, sont : Saint-Joseph-de-Beauce, Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges.

En tant que route nationale, la route 173 répond aux besoins d'une desserte interrégionale, en assurant la circulation de transit entre les grands centres urbains pour le transport des personnes et des marchandises. En plus de donner accès aux grandes régions économiques du Québec, elle relie le Québec aux États-Unis via le poste frontalier Jackman dans l'état du Maine.

Le prolongement de l'autoroute 73 doit sa justification à un certain nombre de problèmes actuels et anticipés reliés à l'utilisation de la route 173. En résumé, la problématique se présente comme suit :

Caractéristiques et déficiences géométriques

De façon générale, l'état de la route 173 est généralement bon entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. Quelques segments près de la rivière Calway et à Beauceville présentent toutefois une qualité inférieure qui résulte notamment de la largeur des voies qui varie entre 3,1 et 3,9 m, ce qui est presque toujours inférieur à la norme d'aujourd'hui (3,65 m). Dans le cas de trois courbes, la vitesse sécuritaire est inférieure à la vitesse affichée sur les tronçons routiers. En raison du nombre élevé de courbes et de fortes pentes, près de 63 % du parcours entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges offre une visibilité inférieure à 450 m, alors que ce pourcentage, en fonction des normes d'aujourd'hui, ne devrait pas excéder 40 % de l'ensemble de la route. Finalement, les caractéristiques géométriques de la route 173 (deux voies contiguës avec peu de voies de dépassement et faible visibilité) favorisent la formation de pelotons qui réduisent la fluidité de la circulation.

Figure 1 : Résumé des diverses étapes réalisées dans la construction de l'autoroute 73



Sécurité routière et taux d'accidents

Par ailleurs, les déficiences structurales et géométriques de la route 173 engendrent des situations propices aux accidents. Il semble que la principale cause d'accidents sur cette portion de route soit le manque de zones de dépassement sécuritaires.

Ainsi, de janvier 1986 à mars 1990, 783 accidents ont été répertoriés sur la route 173 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. Plus d'un accident sur quatre a occasionné des blessés ou des morts.

Débits de circulation et niveaux de service

Avec une croissance démographique se situant autour de 4 %, le nombre de véhicules-heure annuel entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges, passerait en 2011 à 1 800 000 comparativement à 997 millions qu'il était en 1991. Le MTQ estime que si la situation reste la même que celle qui prévaut aujourd'hui, les conflits actuellement observés entre la circulation locale et celle de transit, surtout en zone urbaine, augmenteront nécessairement. En effet, la circulation de transit qui subira également un accroissement, sera de moins en moins acceptée à l'intérieur de la dynamique locale des milieux traversés, en raison notamment de l'augmentation du nombre de camions.

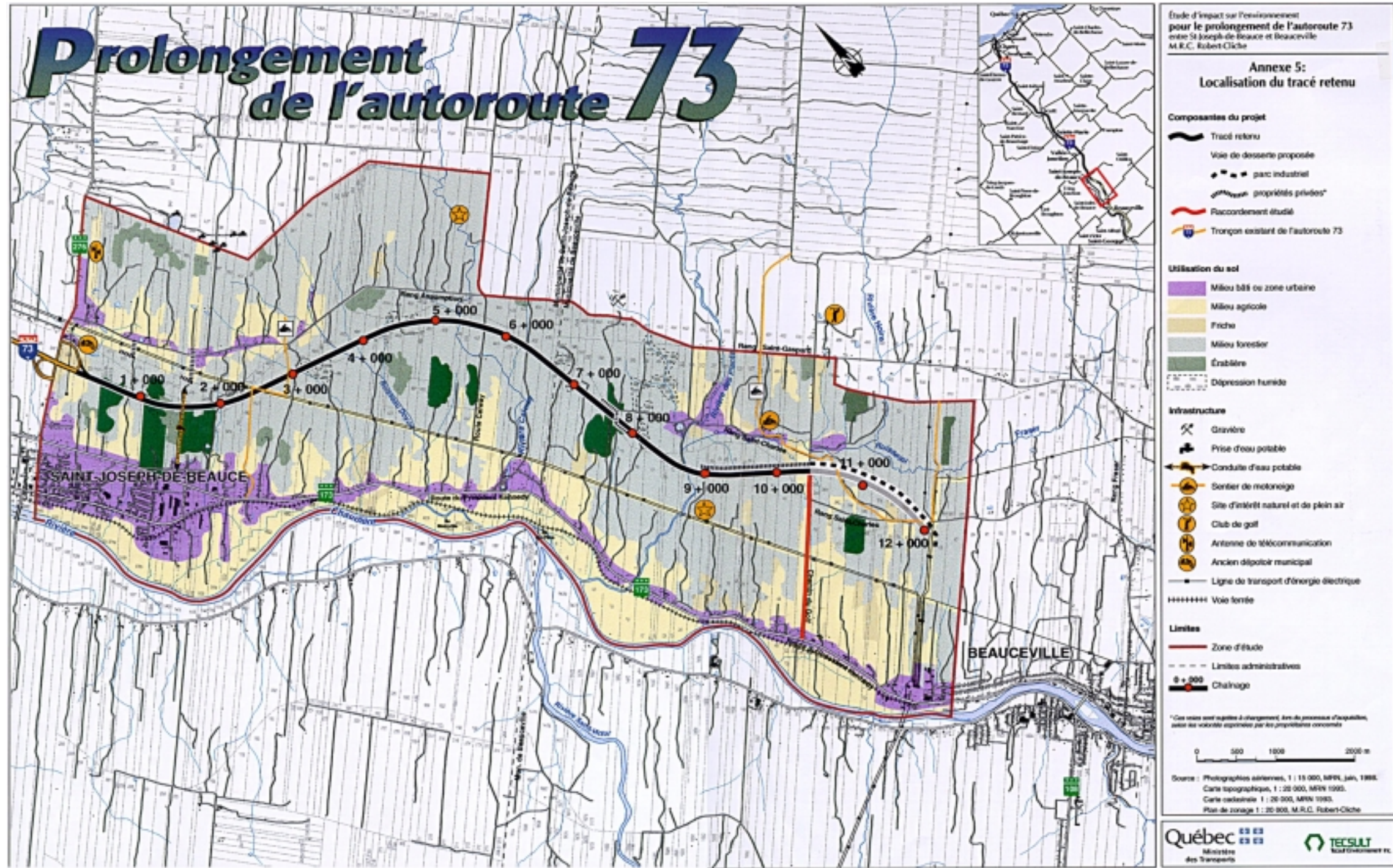
Dans ce contexte, on assistera à une dégradation progressive des niveaux de service¹. D'après les projections effectuées, tous les tronçons ruraux ou semi-ruraux afficheront progressivement des capacités maximales de niveau D entre 1997 et 2009 dans le cas où le *statu quo est maintenu*. Le MTQ estime qu'il y a lieu d'améliorer le service avant d'atteindre ce seuil.

3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

La zone d'étude (figure 2) a été délimitée de façon à inclure tous les éléments du milieu susceptibles d'être touchés par les travaux reliés au projet. Elle est entièrement comprise dans la Municipalité régionale de comté (MRC) Robert-Cliche. Elle est formée d'une partie des territoires municipaux de Saint-Joseph-de-Beauce et de Beauceville qui ont respectivement fusionné avec la Paroisse de Saint-Joseph-de-Beauce en mai 1999 et avec Saint-François-de-Beauce et Saint-François-Ouest en février 1998. Cette zone d'étude est limitée au nord par la route 276, englobe le parc industriel de Beauceville et le rang Saint-Charles Sud au sud, se confond avec la rivière Chaudière à l'ouest et à l'est, a été tracée de façon à comprendre tous les lots ou parties de lots ainsi que les bâtiments situés à moins d'un kilomètre du tracé de référence. Ses dimensions sont de 11 km par 4 km approximativement pour une superficie de l'ordre de 45 km².

¹ Un niveau de service coté A représente une situation excellente ou idéale et F, une situation inacceptable ou de saturation. Le niveau E équivaut à la capacité maximale d'une intersection ou d'un segment.

Figure 2 : Zone d'étude



3.1 Milieu naturel

La zone d'étude est constituée du fond plat de la vallée de la rivière Chaudière (147 m d'altitude à l'extrémité nord et 150 m près de la limite sud) et de versants en pente continue ou bien étagée par un replat. Les sommets des interfluves sont arrondis et leur altitude varie entre 200 et 300 m. Le till couvre la majeure partie de la zone d'étude. Un inventaire spécifique dont l'objectif était d'identifier la présence de sols contaminés à l'intérieur de l'emprise de la future autoroute a permis d'identifier un site localisé à l'intersection du chemin du Golf et de la route 173.

La zone d'étude fait partie du bassin versant de la rivière Chaudière dont les eaux s'écoulent vers le nord. On y retrouve quelques tributaires dont les eaux s'écoulent d'est en ouest dans la rivière Chaudière et dont les principaux sont les rivières des Plante, Calway et Noire ainsi que les ruisseaux Doyon, Régis et Fraser. Sur le plan hydrologique, la zone d'étude se situe vis-à-vis le tronçon des Eaux Mortes de la rivière Chaudière, tronçon caractérisé par un débit inférieur à celui de ses tributaires dont les pentes d'écoulement sont beaucoup plus fortes. Par conséquent, en période de crue, cette section de la rivière ne peut évacuer le débit au même rythme que les apports de sorte que le niveau d'eau monte et inonde les villes de Scott Junction à Saint-Joseph. La cause des inondations est donc tout à fait différente de celle qui prévaut à Beauceville qui est normalement inondée par suite des embâcles qui se forment un peu en aval, plutôt qu'en raison du manque de capacité d'écoulement de ce tronçon de la rivière Chaudière.

Le climat de la zone d'étude est de type continental humide. La température moyenne annuelle à Beauceville oscille autour de 4,5°C et la moyenne des précipitations est d'environ 100 cm dont 25 % environ tombe en neige. La forêt régionale est caractérisée par le domaine de l'érablière à bouleau jaune. Elle fait l'objet d'une exploitation intensive pratiquée sur des lots privés. Huit espèces floristiques désignées ou susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ont été répertoriées dans la zone d'étude. Deux inventaires de terrain ont été réalisés dans les habitats susceptibles de les retrouver afin d'en vérifier la présence. Les recherches effectuées à cet égard se sont avérées vaines.

Sur le plan de la faune et des habitats, des campagnes d'échantillonnage ont permis de déterminer la présence de 14 espèces différentes de poissons dont l'omble de fontaine. Aucune des espèces rencontrées n'est mentionnée dans la liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. Les inventaires ont également dénoté la présence de 65 espèces différentes d'oiseaux. Ces espèces sont communes et ne bénéficient d'aucun statut de protection particulier. Sur la base des données de piégeage, la zone d'étude est également fréquentée par une douzaine d'espèces différentes d'animaux à fourrure, ainsi que par la grande faune dont le cerf de Virginie, l'orignal et l'ours noir. Dans le cadre du présent dossier, le cerf de Virginie représente un intérêt particulier à cause de la présence du ravage de Calway que traversera en plein centre la future autoroute et de l'abondance relative de cerfs qu'on y retrouve.

3.2 Milieu humain

La population de la zone d'étude s'établit à 11 187 personnes. Cette population se concentre surtout à Saint-Joseph-de-Beauce (3 240 personnes en 1996) et à Beauceville (3 751 personnes en 1996), les deux noyaux urbains étant localisés respectivement aux extrémités nord et sud. À l'extérieur de ces noyaux urbains, le milieu bâti se caractérise par un développement linéaire et éparé en bordure des principaux rangs, chemins et routes de la zone d'étude (figure 2).

La majorité de la zone d'étude est affectée à des fins agricoles et forestières. À l'intérieur des aires agricoles et forestières, les activités agroforestières, d'extraction, récréatives, de villégiature et résidentielles de faible densité s'avèrent compatibles à divers degrés.

La zone d'étude se répartit comme suit parmi les catégories d'affectations du territoire :

- 64 % agroforestier et forestier ;
- 18 % récréatif et loisir ;
- 9 % urbain (résidentiel) / commercial / public ;
- 7 % industriel ;
- 4 % villégiature.

L'inventaire des exploitations agricoles et forestières réalisé au printemps 1998 démontre que les superficies en culture sont surtout concentrées dans la vallée de la Chaudière. On retrouve également des petits secteurs à caractère agricole en bordure des rangs Assomption, Calway, Saint-Charles et chemin du Golf.

Une dizaine de propriétaires sur 80 environ effectuent des activités agricoles et près de 55 % d'entre eux possèdent le statut de producteur forestier, ce qui montre l'importance des activités forestières dans la zone d'étude. Treize des propriétaires rencontrés sont des producteurs acéricoles. Cette activité représente dans la zone d'étude une superficie totale de 194 ha, soit environ 6 % de la superficie totale des terrains forestiers.

La zone d'étude se caractérise également par la présence de certaines infrastructures à caractère récréotouristique telles que la route 173 considérée comme route touristique transfrontalière et divers sentiers de ski de fond, de motoneiges, de véhicules tout terrain (VTT), etc. L'enquête auprès des propriétaires de lots a confirmé la pratique de ces activités et d'autres comme la chasse, la pêche et les randonnées pédestres. Un certain nombre de propriétaires n'utilisent d'ailleurs leur(s) lot(s) qu'à ces fins.

Le réseau routier s'articule essentiellement autour de la route 173 et, en terme d'expansion du réseau routier, un seul projet est prévu à l'intérieur de la zone d'étude, soit celui du prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges éventuellement.

Sur le plan patrimonial, la MRC Robert-Cliche se caractérise par quatre composantes bien distinctes : son paysage, son architecture domiciliaire, ses calvaires et croix de chemin et ses édifices institutionnels. Sur le plan visuel, le paysage de la zone d'étude se caractérise par la vallée de la rivière Chaudière et ses plateaux de part et d'autre, ainsi que par le relief montagneux du piedmont appalachien.

4. SOLUTIONS ENVISAGÉES ET CHOIX DE TRACÉS

Ce chapitre présente brièvement le cheminement suivi par le MTQ dans l'examen des solutions visant l'amélioration du lien routier entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges et le processus d'optimisation du tracé de référence par rapport à l'option retenue.

4.1 Analyse comparative des solutions envisagées

Le MTQ a envisagé trois scénarios pour améliorer le lien routier entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville :

- l'élargissement de la route 173 jusqu'à Saint-Georges (solution A) ;
- le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Notre-Dame-des-Pins et l'élargissement de la route 173 entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges (solution B) ;
- le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges (solution C).

Le tableau 2 illustre le classement relatif des solutions étudiées ainsi que la faisabilité sociale et environnementale. L'analyse comparative sur ce tableau indique que le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges apparaît comme la meilleure solution tel que l'indique le nombre de premières positions qu'obtient la solution C qui consiste en le prolongement de l'autoroute jusqu'à Saint-Georges. Globalement, l'initiateur considère qu'en fonction des critères utilisés dans ce tableau, cette solution répond le mieux aux objectifs du lien interrégional, et ce, à tous les niveaux, tant au plan de la circulation que de la desserte et de l'aménagement.

De plus, pour l'horizon 2000-2020, une analyse avantages-coûts révèle que le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges est la solution offrant la plus grande rentabilité sociale à cause des avantages indéniables sur le plan de la sécurité et des temps de parcours, non seulement par rapport à la situation actuelle, mais également par comparaison aux autres solutions envisagées.

Tableau 2 : Classement relatif des solutions étudiées ainsi que la faisabilité sociale et environnementale

Rang	Circulation			Desserte	Aménagement du territoire		Faisabilité technique et financière			
	Capacité	Temps de parcours	Sécurité		Conformité avec les orientations d'aménagement	Consolidation des noyaux urbains	Pentes	Zones fragiles	Emprises	Coût de réalisation
1	C	C	C	C	C	C	A	B	C	A
2	B	B	B	B	B	B	B	C	B	B
3	A	A	A	A	A	A	C	A	A	C

Rang	Faisabilité sociale et environnementale					
	Acquisition	Impact sur l'exploitation agricole	Impact sonore	Impact sur les commerces	Compatibilité des fonctions	Impact sur le milieu naturel
1	C	Indéterminé	C	A	C	A
2	B	Indéterminé	B	B	B	B
3	A	Indéterminé	A	C	A	C

4.2 Optimisation du tracé de référence

La figure 3 illustre les diverses variantes de tracés qui ont été examinées par le MTQ par rapport au tracé de référence qui avait été proposé initialement en 1986. Nous ne discuterons pas des avantages et inconvénients de chacune de ces variantes si ce n'est pour rappeler, tel qu'expliqué au chapitre 5, que c'est dans le cadre de cet exercice d'optimisation et en consultation avec la population et les divers organismes du milieu que l'on devait en arriver à identifier et retenir un tracé optimisé qui faisait consensus parmi une large partie de la population régionale. Ce tracé optimisé apparaît à la figure 2. On remarquera que le tracé retenu constitue en fait la cinquième des variantes examinées dans le cadre du processus d'optimisation.

4.3 Description du projet

Le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, tel que proposé à partir du tracé optimisé, se compose donc comme suit :

- construction d'un nouveau tronçon d'une longueur totale de 10,4 km possédant les caractéristiques géométriques des autoroutes à chaussée unique du Québec (figure 4). Dans une première étape, une seule chaussée à deux voies contiguës de 3,7 m et pourvue d'accotements de 3 m de chaque côté sera construite dans la partie ouest de l'emprise. Cette dernière aura une largeur nominale moyenne de 105 m ;
- construction de voies auxiliaires pour véhicules lents (1 800 m du côté ouest et 2 240 m du côté est) ;

- lorsque la capacité de la chaussée ouest sera atteinte, construction de la chaussée est pour compléter l'infrastructure. Les deux chaussées seront séparées par un terre-plein d'environ 26 m ;
- voie de raccordement à la route 173 se situant à la hauteur du chemin du Golf ;
- diminution possible de la largeur de l'emprise près de l'intersection du chemin du Golf avec la route 173 afin de minimiser le rapprochement des résidences établies au voisinage ;
- construction de voies de desserte le long de l'autoroute 73 pour désenclaver les propriétés. Elles se composeraient d'une chaussée de 6 m de largeur au total et d'accotements de 1 m à l'intérieur d'une emprise de 20 m. Ces chaussées seront revêtues ou pas, en fonction de l'usage et des propriétés desservies. Au départ, 2 830 m de voies de desserte seront proposées, la localisation de ces voies de desserte étant sujettes à changement, dépendamment des discussions qui se tiendront avec les propriétaires durant le processus d'acquisition des emprises par le MTQ.

Figure 3 : Diverses variantes de tracés examinées par le MTQ par rapport au tracé de référence qui avait été proposé initialement en 1986

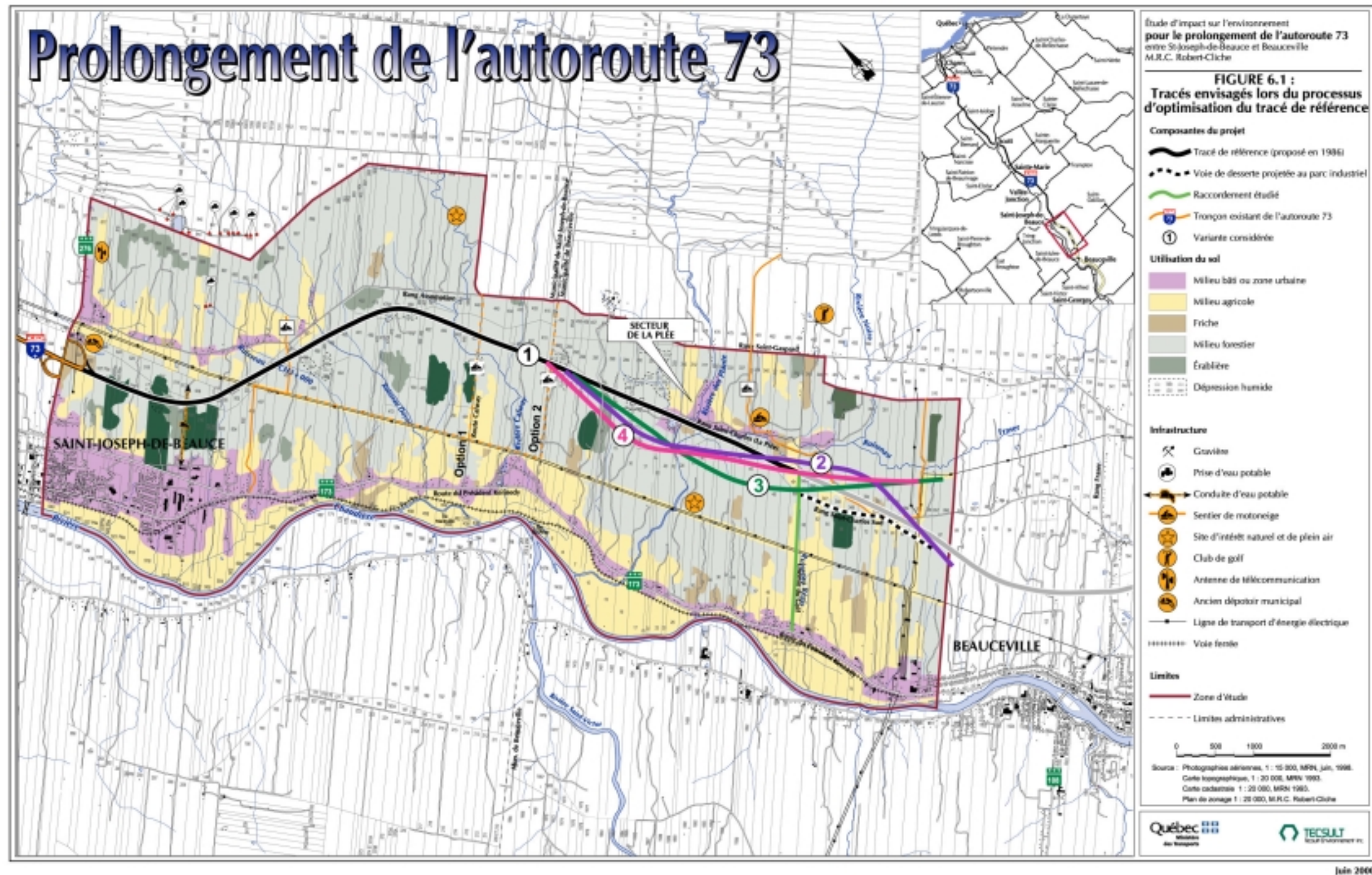
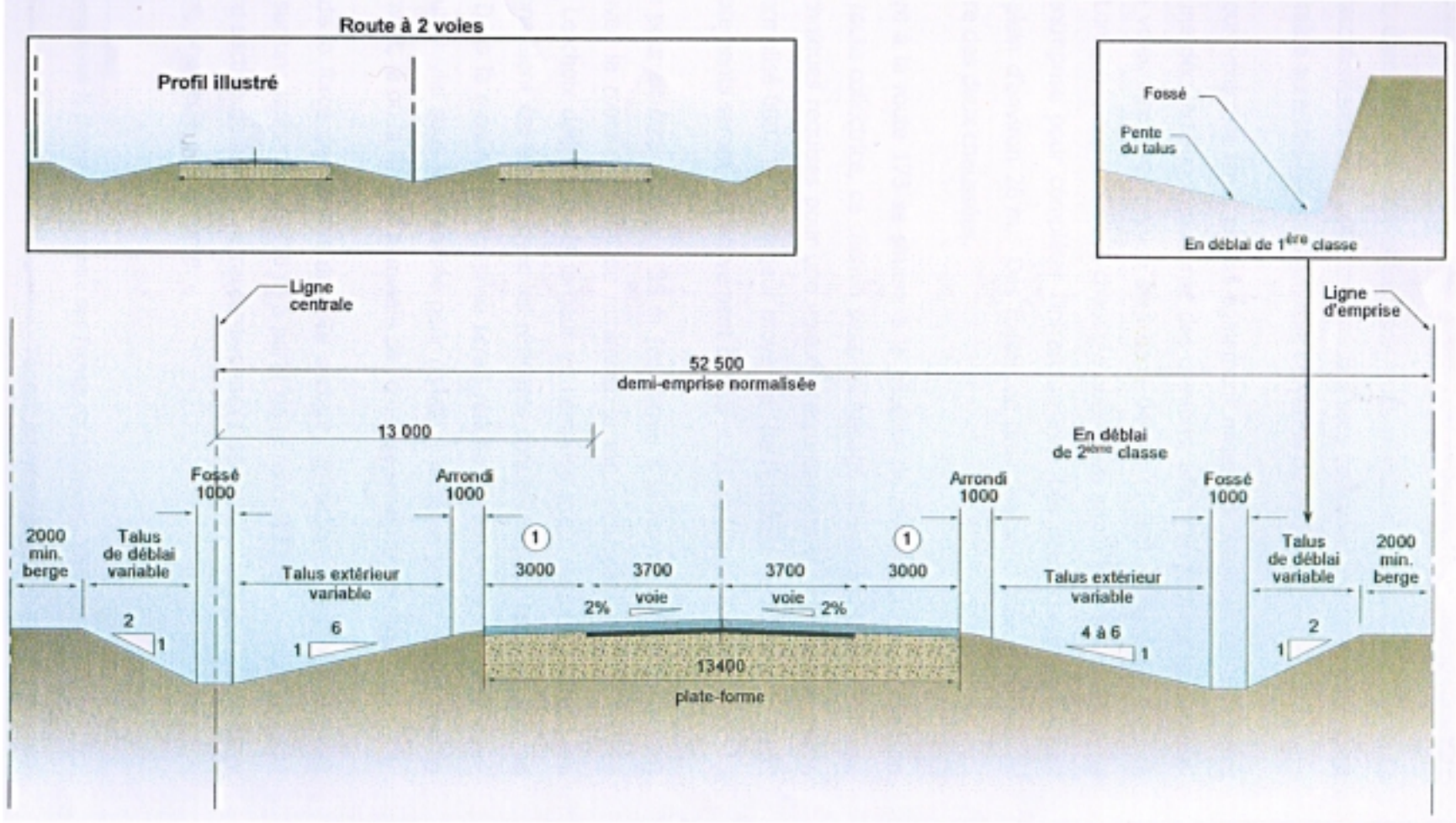


Figure 4 : Caractéristiques géométriques des autoroutes à chaussée unique du Québec



5. PROCESSUS DE CONSULTATION

L'élaboration du projet par le MTQ s'est faite en consultation avec la population et un certain nombre d'organismes tant publics que privés. De même, l'analyse du dossier par le MENV a nécessité des consultations avec un certain nombre de ministères exerçant diverses responsabilités dans le dossier, démarche qui, dans le processus de consultation, a débouché sur la consultation publique organisée par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE). Le présent chapitre se veut donc une rétrospective chronologique des principales étapes de consultation effectuées dans le cadre de ce projet.

5.1 Consultations effectuées par l'initiateur

Au cours de l'année 1998, le MTQ a effectué plusieurs démarches auprès des citoyens et des groupes de citoyens pour identifier les préoccupations du milieu face à la réalisation du projet. Ces prises de contact devaient aboutir à une première consultation publique qui s'est tenue le 19 avril 1999 à la polyvalente Saint-François de Beauceville. Environ 225 personnes assistaient à cette rencontre.

Cette consultation avait pour but de présenter un tracé optimisé par rapport au tracé de référence connu par la population depuis de nombreuses années (le tracé de référence a été proposé initialement en 1986). Les commentaires et suggestions recueillis lors de cette consultation fournirent des orientations qui permirent d'en arriver à une seconde optimisation du tracé qui fit l'objet d'une seconde présentation publique le 7 décembre 1999. Le tracé retenu a été bien reçu par la population présente à cette assemblée publique et constitue celui qui fait l'objet de la présente analyse environnementale.

5.2 Consultations intra et interministérielle effectuées par le MENV

Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, en collaboration avec la Direction régionale de Chaudière-Appalaches du Ministère, l'examen du dossier a nécessité la consultation des organismes suivants, aux étapes de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact et de l'analyse environnementale :

- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère des Ressources naturelles ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;

- le ministère de la Sécurité publique ;
- la Société de la faune et des parcs du Québec ;
- Environnement Canada.

Les commentaires envoyés au MENV touchaient divers aspects :

- La Direction régionale de Chaudière-Appalaches du MENV a demandé au MTQ de préciser davantage la localisation de 7 puits individuels identifiés pour le suivi de la qualité de l'eau potable ;
- La Direction du patrimoine écologique et du développement durable considère que le projet n'aura pas d'incidence sur les plantes vasculaires menacées ou vulnérables désignées ou susceptibles d'être ainsi désignées et que le projet est acceptable ;
- La Direction des politiques du secteur industriel (Service de la qualité de l'atmosphère) a émis des commentaires techniques sur l'étude des impacts sonores fournie par l'initiateur et sur la pertinence de réaliser un programme de suivi ;
- Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole considère que ses préoccupations ont été prises en considération par l'initiateur de façon satisfaisante et valable ;
- Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a formulé certaines remarques dans le but d'optimiser davantage le tracé dans un secteur donné ;
- Le ministère de la Culture et des Communications n'a pas d'objection à la réalisation du projet tel que décrit dans l'étude d'impact ;
- Le ministère des Régions est d'avis que le prolongement de l'autoroute répond de façon pertinente à des préoccupations en matière de sécurité, de qualité de vie et de renforcement économique régional ;
- Le ministère des Ressources naturelles considère que les propriétaires de boisés possédant le statut de producteur forestier devraient être dédommages pour certaines pertes encourues et attire l'attention sur la présence d'une pinède blanche à sapin d'une superficie d'environ 19 ha située dans le secteur à l'étude, à environ 2 kilomètres au sud de Saint-Joseph-de-Beauce, ce peuplement ayant le potentiel pour être classifié « écosystème forestier exceptionnel » ;
- Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) estime que le projet est acceptable au plan environnemental, qu'il est en accord avec ses politiques et les orientations de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches. Le MSSS considère que d'un point de vue de santé publique, il est opportun de réaliser le projet tel que présenté ;
- Environnement Canada considère que si certaines espèces d'oiseaux se reproduisent dans le même secteur que le futur tracé de l'autoroute, qu'une analyse du tracé retenu, afin d'identifier les options permettant d'éviter ce secteur, s'avérerait pertinente dans le cadre d'une démarche visant à identifier le tracé de moindre impact ;

- Le ministère de la Sécurité publique considère que l'information fournie dans le cadre de leur champ de compétence a été traitée de façon satisfaisante ;
- La Société de la faune et des parcs du Québec émet de sérieuses réserves sur le fait que la future autoroute traversera le ravage de Calway (cerfs de Virginie) dans toute sa longueur.

Dans le cadre de la recevabilité de l'étude d'impact, les commentaires des organismes consultés ont été transmis à l'initiateur pour lui permettre de compléter son étude d'impact. Par la suite, dans le cadre de la consultation portant sur l'analyse environnementale, tous les organismes consultés ont considéré, de façon générale, le projet de prolongement acceptable sur le plan environnemental, exception faite des réserves exprimées ci-haut et sur lesquelles nous reviendrons au chapitre 6.

5.3 Consultation effectuée par le BAPE

La période de consultation publique prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement s'est déroulée du 24 avril au 8 juin 2001, conformément au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9). Au cours de cette période, le BAPE a tenu une séance d'information à Beauceville le 15 mai 2001. Les questions soulevées touchaient les principales problématiques abordées dans l'étude d'impact : début et durée des travaux, climat sonore sur le chemin du Golf, aménagement du nombre de voies sur ce chemin en relation avec la fluidité et la sécurité routière, habitat du cerf, etc.

Au terme de la période d'information et de consultation publiques, soit le 8 juin 2001, une demande d'audience publique a été formulée. Après analyse de la demande, il a été décidé par le ministre de l'Environnement de ne pas donner suite à la demande d'audience en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

5.4 Perception de la population et des organismes publics face au projet

Les consultations effectuées auprès de la population ont fait ressortir une foule de préoccupations qui, nous l'avons vu, ont mené à la mise au point d'un tracé optimisé. Mentionnons que les interventions en vue de minimiser les impacts négatifs du projet ont été principalement les suivantes :

- éloigner le plus possible le tracé optimisé du rang Assomption Sud pour répondre aux préoccupations soulevées par quelques résidants pour le bruit ;
- respecter le plus possible les limites de lots pour maintenir au mieux les activités des propriétaires ;
- éloigner le plus possible le tracé optimisé des abords de la rivière Calway afin de préserver les activités de villégiature actuelles et potentielles liées à la présence d'un cours d'eau.

Par ailleurs, même s'il y a eu quelques divergences de points de vue sur certains aspects techniques entre l'initiateur et certains organismes portant, par exemple, sur les voies de raccordement ou les

voies de desserte, le Ministère a reçu une multitude de lettres de la part du milieu, d'entreprises, d'organismes tant publics que privés se prononçant ouvertement en faveur de la réalisation du projet. Il se dégage donc un consensus généralisé au sein de la population pour que le projet se réalise dans les plus brefs délais.

6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

À la suite de l'analyse des documents fournis par l'initiateur, de la prise en compte des préoccupations exprimées par les citoyens concernés lors des soirées d'information, il est possible de porter un jugement global sur la justification et sur l'acceptabilité environnementale du projet.

La figure 5 fournit une synthèse et une vue rapide de l'importance des impacts appréhendés sur l'environnement. Ces impacts ont été évalués par l'initiateur à partir d'une méthode identifiée à la figure 6. Dans les lignes qui suivent, on retrouvera une revue effectuée par l'équipe d'analyse des principales thématiques du projet et qui tient compte à la fois de l'évaluation de l'initiateur et des exigences gouvernementales.

6.1 Qualité de l'eau et faune aquatique

Les rivières Calway et des Plante, le ruisseau Doyon (1,6 à 2,0 m) et un certain nombre de petits cours d'eau permanents ou intermittents seront traversés par le tracé de référence. Pour les traversées des ruisseaux et des cours d'eau permanents et intermittents, l'usage de ponceaux sera privilégié par l'initiateur. Pour la traversée des rivières Calway et des Plante, des ponts seront construits. Ces ponts seront constitués de béton armé ou en acier, en appui simple sur des culées, et, au besoin, des piles seront coulées sur place.

Dans le cadre des travaux à exécuter, l'initiateur s'engage à suivre le guide « Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique », publié en 1992 par le service de l'Environnement du MTQ. Pour la construction des ponts sur les rivières Calway et des Plante, les conditions de terrain n'exigeraient pas la mise en place des piles dans le lit des cours d'eau, ni sur leurs berges immédiates, ce qui contribuera à réduire les impacts des travaux sur la qualité de l'eau des rivières et sur la stabilité des berges. L'initiateur précise que la largeur des cours d'eau, au point de traversée, est de l'ordre de 10 m, alors que la portée entre les piles des ponts pourrait être 6 fois plus grande.

Par ailleurs, l'une des mesures d'atténuation proposée dans l'étude d'impact interdit tous les travaux de mise en place des ponceaux et des ponts sur les berges et sur le lit du ruisseau Doyon et son embranchement, entre le 15 septembre et le 15 juin de l'année suivante, afin de minimiser les impacts sur la reproduction de l'omble de fontaine. Suite à certaines informations reçues de la FAPAQ concernant la présence possible de l'omble de fontaine dans les autres cours d'eau, l'initiateur s'engageait, dans le rapport complémentaire, à faire observer une période de restriction des travaux pour tous les cours d'eau fréquentés par l'omble de fontaine. Cependant, afin de dissiper toute ambiguïté, il nous apparaît essentiel de rappeler cet engagement dans le décret.

Figure 6 : Méthode d'évaluation des impacts

1- Composante Milieu: _____
 Composante: _____
 Élément: _____

2- Sources d'impact

Phase construction	Acquisition de l'emprise	Impact probable	_____
	Présence de chantier		_____
	Déboisement et essouchement		_____
	Terrassement, nivellement et creusage de fossés		_____
	Traversée de cours d'eau		_____
	Fondations et revêtements de chaussée		_____
Phase exploitation	Approvisionnement en biens et services	_____	
	Présence et utilisation des nouvelles infrastructures	_____	
	Entretien et réparation des nouvelles infrastructures	_____	

3- Description

4 - Localisation (chaînage)

5- Nature et évaluation de l'importance de l'impact

Valorisation	Faible	_____	Nature	Négative	_____
	Moyenne			Positive	
	Forte				
Étendue	Ponctuelle	_____	Importance	Négligeable	_____
	Locale			Faible	
	Régionale			Moyenne	
Durée	Temporaire	_____		Forte	
	Permanente				
Intensité	Faible	_____			
	Moyenne				
	Forte				

6. Mesures d'atténuation applicables

7. Importance de l'impact résiduel

_____	_____	_____	_____	_____
Nulla	Négligeable	Faible	Moyenne	Forte

Rappelons également que les travaux prévus par le MTQ pour la traversée des cours d'eau devront être autorisés en vertu de l'application de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, ce qui permettra au MENV de réviser, sur présentation des plans et devis, les méthodes de travail ainsi que les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur, avant d'émettre le ou les certificats d'autorisation.

Sur le plan de la qualité de l'eau potable, précisons qu'une étude d'impact spécifique a été effectuée pour déterminer l'impact potentiel que pourrait avoir la construction du nouveau tronçon de l'autoroute 73 sur certains puits d'eau potable. L'étude fait état de quinze puits situés à l'est du rang Assomption. Ces puits se trouvent tous en amont hydraulique de l'autoroute projetée, ce qui élimine les risques de contamination de ces puits par les sels de déglacage ou par d'éventuels déversements accidentels d'huile, d'essence ou autres polluants. Par ailleurs, l'étude identifie 7 puits situés le long des routes 173, Calway, chemin du Golf, rang Assomption et rang Saint-Charles La Plée pour lesquels l'initiateur ne prévoit pas de problème de contamination mais qui devraient faire l'objet, selon les spécialistes du MENV consultés, d'un programme de suivi de la qualité de l'eau, et ce, par mesure de prudence. Ce programme permettra de suivre l'évolution de la qualité des eaux après la mise en service du nouveau tronçon. L'initiateur a pris l'engagement d'appliquer ce programme de suivi dont les modalités sont décrites dans une lettre qu'il a fait parvenir au MENV datée du 11 décembre 2001 et qui fait partie intégrante de la condition 1 du décret.

6.2 Régime hydrologique

Les données portant sur le déboisement des bassins des rivières Calway, des Plante et Noire indiquent que les augmentations des débits de pointe seront négligeables, l'apport additionnel de ces eaux dans la rivière Chaudière étant évalué à 0,19 m³/sec pour une crue d'une période de retour de 25 ans. L'effet de cette augmentation du débit sur les niveaux d'eau de la rivière Chaudière en période de crue est jugée très faible par l'initiateur et n'est pas mesurable.

6.3 Végétation et faune terrestre

Les principaux impacts identifiés par l'initiateur sur la faune terrestre résulteront, de la perte de massifs forestiers, de l'effet barrière de l'autoroute et de la fragmentation des habitats forestiers.

Les communautés végétales, en excluant le milieu agricole, occupent actuellement 94 % ou 103 ha des superficies qui devront être acquises pour la mise en place de l'autoroute. Environ 6 ha supplémentaires devront aussi être déboisés pour permettre l'établissement des voies de desserte pour désenclaver les propriétés, ainsi que la surlargeur nécessaire à la voie de raccordement à la route 173.

Un inventaire sur le terrain n'a pas permis de détecter la présence d'espèces végétales rares ou menacées dans l'emprise projetée et aux abords. Parmi les pertes ou les perturbations d'habitats terrestres, aucun habitat pour la faune terrestre ou avienne n'est apparu, aux yeux de l'initiateur, comme étant rare, peu abondant à l'échelle régionale ou encore d'un caractère particulier ou exceptionnel.

Une cinquantaine d'espèces aviaires associées au milieu forestier ont été signalées dans la région d'étude et leur nidification confirmée ou jugée possible. Dans ces conditions, il faudra s'assurer que les travaux de déboisement soient effectués en dehors de la période de nidification de l'avifaune nicheuse qui couvre la période s'étendant de la mi-mai à la fin de juillet. À cet effet, une condition particulière devra être inscrite au décret.

Chez les animaux à fourrure et le petit gibier, certaines espèces comme l'écureuil roux et le grand polatouche verront une faible portion de leur habitat amputée par la nouvelle emprise. Cependant, à l'instar de certains oiseaux, ces pertes ne seront que temporaires ou du moins plus limitées pour d'autres espèces associées aux bordures ou aux milieux en régénération. Chez les grands mammifères, les pertes d'habitats sont considérées minimales pour l'orignal et l'ours noir compte tenu qu'elles représentent une portion négligeable de la superficie de leur domaine vital annuel.

La situation diffère pour le cerf de Virginie car d'une part, le tracé retenu traverse en plein centre et sur toute sa longueur, une aire de confinement hivernal du cerf de Virginie connue sous le nom de ravage de Calway. Selon l'initiateur, la construction du nouveau tronçon d'autoroute aura éventuellement comme conséquence :

- d'entraîner une perte de 0,64 km², soit 4,3 % de la superficie du ravage établie à l'hiver 1998 ;
- de créer une barrière ou un filtre aux déplacements des cerfs et des autres vertébrés terrestres et de fragmenter le paysage forestier de la zone d'étude ;
- de contribuer à une augmentation des cas de mortalité de cerfs, en particulier suite à des collisions avec des véhicules routiers. Pour le cerf de Virginie, l'initiateur estime que les risques de collision seront plus élevés que pour les autres espèces compte tenu que le tracé de l'autoroute traverse une zone de concentration d'individus en période hivernale.

Dans les réponses aux questions et commentaires faites par la FAPAQ dans le cadre de la consultation portant sur la recevabilité, cette dernière faisait remarquer que le processus d'optimisation du tracé n'avait pas du tout été pris en compte par la présence de cet habitat faunique essentiel que constitue le ravage de Calway. Elle ajoutait que l'étude d'impact aurait dû ou devrait évaluer un ou des tracés évitant de traverser le ravage en plein centre sur tout sa longueur, ou à tout le moins, expliquer les raisons pour lesquelles une telle alternative s'avère impossible à envisager.

En réponse à ces questions, le MTQ expliquait qu'il était impossible d'éviter la construction de l'autoroute en dehors du ravage de Calway car d'une part, le point de départ du prolongement de l'autoroute est conditionné par l'aboutissement actuel de l'autoroute et d'autre part, l'autoroute doit s'approcher du noyau urbain de Beauceville qu'elle vise à desservir.

La FAPAQ faisait également remarquer que « si l'initiateur choisit sciemment de proposer que l'autoroute 73 traverse le ravage Calway dans toute sa longueur et que le Gouvernement entérine cette proposition, il doit être clair :

- que des moyens appropriés (budgétaires et techniques) devront être mis en place, dès la conception du projet, non seulement pour réduire les risques d'accidents routiers, mais aussi pour minimiser l'impact de la présence de l'autoroute sur les cerfs et leur habitat hivernal ;

- que l'abondance relative des cerfs dans ce secteur ne sera pas remise en question à cause de la seule présence de l'autoroute ;
- qu'un programme de suivi sera élaboré et réalisé par le promoteur et que des sommes seront réservées à la mise en place de mesures d'atténuation ou de correction appropriées ».

Dans ce contexte, le MTQ a donc retenu l'approche suivante qui est expliquée dans le rapport complémentaire que le MTQ a fait parvenir au MENV dans le cadre de la recevabilité :

- mise en place de clôtures de 2,4 m de hauteur des deux côtés de l'emprise autoroutière entre les rivières des Plante et Calway, de façon à protéger à la fois les cerfs et les usagers de la route, à l'intérieur d'une section fortement fréquentée par les cerfs. Ces clôtures de 2,4 m remplaceront les clôtures de non-accès habituelles de 1,2 m de hauteur ;
- les inventaires sur le terrain se poursuivront encore un hiver ou deux afin d'obtenir les données sur une échelle temporelle plus longue de manière à localiser plus précisément les aires qui sont utilisées année après année par le cerf de Virginie. Par la suite, la mise en place des clôtures, en dehors des secteurs actuellement projetés (entre les rivières des Plante et Calway), sera alors considérée et implantée au besoin. Le MTQ entend mettre en place ces clôtures là où elles pourront contribuer significativement à réduire les mouvements vers l'emprise ;
- les modalités de construction des passages pour la faune seront élaborées ultérieurement, en collaboration avec la FAPAQ, lorsque la préparation du projet en sera à un stade plus avancé. Le MTQ s'inspirera au moment de la conception des aménagements, des expériences réalisées ailleurs au Canada et à l'étranger ;
- le MTQ s'engage à appliquer un programme de suivi des collisions de cerfs de façon à pouvoir évaluer l'efficacité des mesures proposées pour les diminuer. Ce suivi comportera un volet sur le patron d'utilisation de l'aire de confinement et l'effet barrière. L'initiateur ajoute que le programme de suivi pourra être élaboré et réalisé en collaboration avec la FAPAQ.

Dans le contexte décrit ci-dessus, il convenait de s'assurer que les propositions ou engagements de l'initiateur soient compatibles avec les orientations et actions de la FAPAQ. À cette fin, cette dernière nous faisait savoir qu'elle considère le ravage de Calway comme un habitat faunique essentiel parce que le cerf de Virginie se situe, à cet endroit, à la limite nordique de son aire de distribution en Amérique du Nord et que cette espèce est fortement influencée par la rigueur de nos hivers. Le ravage de Calway est l'un des six ravages de la région Chaudière-Appalaches inscrit sur la liste du Programme d'aide à l'aménagement des ravages (Programme PAAR) géré par la Fondation de la faune du Québec. Ce programme permet aux propriétaires forestiers dont les terrains sont situés dans les limites des ravages identifiés, d'obtenir une aide financière supplémentaire pour la réalisation de certains travaux sylvicoles bénéfiques à l'habitat du cerf ou pour la réalisation d'un plan d'aménagement forestier.

La FAPAQ n'est donc pas du tout d'accord avec l'évaluation de l'initiateur qui considère l'impact sur le ravage de Calway faible car les pertes d'habitats sont réparties tout le long du tracé et à cause de l'omniprésence d'habitats comparables dans la zone d'étude. Partant du principe « d'aucune perte nette d'habitat faunique » et compte tenu qu'il est impossible de recréer un tel habitat dans le cadre de la réalisation du projet, la FAPAQ considère que l'une des conditions de réalisation du

projet doit être reliée à l'imposition d'une compensation financière qui sera utilisée pour la réalisation d'autres projets visant la faune et ses habitats dans la région de Chaudière-Appalaches.

Après discussion, dans une lettre datée du 11 décembre 2001, le MTQ s'engage à verser à la FAPAQ une compensation financière pour la perte d'habitat faunique et à l'impliquer, à l'étape de préparation des plans et devis et dans le cadre du suivi des impacts du projet, dans un processus de consultation portant sur la détermination de l'emplacement et la pose des clôtures de protection, sur l'aménagement des passages d'animaux ou sur toute autre modalité reliée à cette problématique spécifique. Cet engagement de l'initiateur fait partie des documents apparaissant à la condition 1 du décret.

6.4 Qualité de l'air

Aucune exigence particulière ne figurait dans le contenu de la directive concernant la qualité de l'air. Il faut préciser que la future section d'autoroute traversera un milieu à caractère essentiellement agroforestier et qu'aucun problème particulier n'était anticipé. Bien au contraire, le nouveau tronçon contribuera à améliorer sensiblement la situation sur la route 173 avec une diminution de 70 % de la circulation routière. Sur cet aspect particulier, on peut même parler d'impact positif.

6.5 Ambiance sonore

En période de construction, il se produira une certaine dégradation du climat sonore, particulièrement aux abords des rangs Assomption et Saint-Charles ainsi qu'à proximité de la route Calway et du chemin du Golf. Toutefois, cette situation ne sera que temporaire et certaines mesures d'atténuation pourront être appliquées.

En période d'exploitation, le niveau de bruit ambiant en bordure de la nouvelle section d'autoroute augmentera de 5 à 25 dBA dans un corridor de 300 m de part et d'autre de l'autoroute. Cette augmentation occasionnera des nuisances pour certains exploitants de cabanes à sucre et autres amateurs de plein air par rapport à la situation actuelle. Il en sera de même pour les usagers des milieux forestiers et agricoles. Dans ce contexte, aucune mesure d'atténuation n'est envisageable.

La réduction de débit de circulation de l'ordre de 70 % sur les tronçons contournés des routes 276 et 173 contribuera par contre à diminuer d'autant les niveaux de bruit ambiant pour les 125 à 135 résidents établis en bordure.

Par ailleurs, l'étude d'impact identifie deux résidences situées à l'intersection du chemin du Golf et de la route 173 et qui subiront un impact sonore jugé moyen (L_{eq} 24 h entre 60 et 65 dBA). Le consultant de l'étude d'impact sonore mentionne qu'un mur antibruit pourrait s'avérer une mesure valable pour atténuer les niveaux sonores sur ces deux résidences. Après analyse de cette recommandation, le MTQ considère qu'avec un mur de 4 m de hauteur, et ce, sur une longueur d'environ 30 m de part et d'autre de chacune des résidences, l'impact visuel résultant causerait plus de préjudices qu'il n'en atténuerait, d'autant plus que le mur antibruit ne contribuerait qu'à ramener

le climat sonore à son niveau habituel qui est de 63 dBA (L_{eq} 24 h). C'est la raison pour laquelle le MTQ n'envisage pas la construction d'un mur anti-bruit à cet endroit.

Cette augmentation du niveau sonore d'environ 5 dBA constituera, pour les deux résidences en question, un impact moyen qui disparaîtra lorsque l'autoroute sera prolongée jusqu'à Saint-Georges. À ce moment, les débits de circulation seront substantiellement réduits, ce qui se traduira par une amélioration notable du climat sonore à cette intersection.

Aucune mesure d'atténuation n'est retenue également par le MTQ, en phase d'utilisation de l'autoroute, pour réduire l'impact acoustique du projet et ce dernier n'envisage aucun programme de suivi.

Après évaluation de ces informations, l'équipe d'analyse considère qu'imposer au MTQ la construction d'un mur antibruit ne constituerait pas la meilleure solution au problème à cause de l'impact visuel négatif qui se produirait sur le plan de l'esthétique, de l'impact relié à la diminution du corridor visuel à cette intersection, ce qui pourrait compromettre les conditions de sécurité routière et de l'efficacité discutable du mur antibruit dans la réduction de l'intensité sonore.

Dans ces conditions, l'équipe d'analyse estime qu'il vaut mieux laisser au MTQ le soin d'intervenir à cet endroit, si des plaintes étaient éventuellement formulées, avec les mesures qu'il jugera appropriées, dépendamment de l'évolution de la situation.

6.6 Sols contaminés

Tel que mentionné à la section 3.1, un inventaire réalisé par l'initiateur a permis de constater la présence de sols contaminés à l'intérieur de l'emprise de la future autoroute, à l'intersection du chemin du Golf et de la route 173. Dans ce contexte, ce dernier devra prendre les mesures appropriées pour rencontrer les exigences de la politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MENV. Cette disposition figure parmi l'une des conditions apparaissant au décret.

6.7 Aspects socio-économiques

Le tracé retenu a été optimisé de façon à ne toucher aucune résidence ce qui exclut toute démarche d'acquisition de maisons ou de bâtiments. Les principaux impacts qui se feront alors sentir sur le plan social résulteront des difficultés d'accès aux résidus de terrain enclavés par l'autoroute et des pertes d'usage à long terme des boisés et de certaines terres agricoles. Sur ce plan, l'initiateur estime que 80 % des 67 propriétaires rencontrés subiront une perte d'investissements en temps et en valeur. L'initiateur identifie également une perte permanente d'usage de certaines terres vouées à l'agriculture représentant une superficie de 9 ha et la perte de territoires agricoles protégés en vertu de la « *Loi sur la protection du territoire agricole au Québec* » qui s'étendra sur une superficie de 117 ha. Ce changement d'usage s'effectuera par contre sur des terres peu productives à des fins agricoles. Toutes ces pertes à caractère économique pourront être compensées auprès des

propriétaires, conformément au processus normal d'acquisition du gouvernement pour la construction d'infrastructures routières.

Par ailleurs, l'initiateur estime que sur le plan économique, le projet aura un impact positif en période de construction par la création d'emplois et l'achat de biens et services au niveau local et régional. En période d'exploitation cependant, certains commerces de restauration et de divertissement (4) ainsi que ceux dont les services s'adressent particulièrement aux automobilistes (7) connaîtront selon lui, certainement à court terme, des baisses significatives de leur chiffre d'affaires qu'il établit autour de 15 %. Les propriétaires de ces commerces appréhendent plutôt des baisses de 30 à 40 %. Devant l'écart entre ces perceptions, le MTQ propose un suivi de l'impact économique du projet de prolongement de l'autoroute. Cette proposition figure aux conditions du décret et s'avère d'autant plus intéressante que selon l'initiateur, aucune étude n'a jamais porté sur ce sujet au Québec.

Tel qu'expliqué dans d'autres sections de cette analyse, l'initiateur considère que la réalisation du projet engendrera par ailleurs des impacts positifs importants. En effet, le déplacement des nuisances liées à la circulation de la route 173, vers le prolongement de l'autoroute, aura comme conséquence de réduire les niveaux de bruit et de pollution de l'air, ainsi que d'accroître la sécurité des usagers et des résidents établis en bordure de la route 173.

6.8 Préoccupations de la Ville de Saint-Joseph-de-Beauce

Le 4 juin 2001, la Ville de Saint-Joseph-de-Beauce faisait parvenir au MENV, une lettre exprimant certaines préoccupations en regard de certains aspects particuliers du dossier : la conduite principale d'amenée d'eau potable, l'utilisation des voies de circulation locale et la modification du tracé d'un sentier de motoneige régional. Nous allons examiner brièvement chacun de ces points.

La conduite principale d'amenée d'eau potable

En substance, la Ville de Saint-Joseph-de-Beauce appréhende des dommages à la conduite d'amenée pendant la réalisation des travaux. Pour éviter toute pénurie d'eau à la municipalité, elle suggère, qu'en plus de la mesure de protection recommandée par l'initiateur qui consiste à placer la conduite d'amenée dans une gaine protectrice, qu'une seconde conduite soit installée dans une gaine protectrice.

Pour l'équipe d'analyse, la mesure de protection qui est expliquée dans l'étude d'impact est celle que le MTQ pouvait identifier à l'étape de l'actuel projet. Au fur et à mesure que les travaux relatifs à la confection des plans et devis avanceront, le MTQ pourra élaborer et analyser différentes solutions et en estimer les coûts. Selon le MTQ, les différentes solutions seront exposées aux autorités municipales de manière à mieux évaluer leur faisabilité, et ce, dans un esprit de partenariat.

Par ailleurs, le MENV pourra toujours s'assurer, à partir des plans et devis qui lui seront présentés par le MTQ, de la sécurité des opérations.

L'utilisation de voies de circulation locale

La Ville de Saint-Joseph-de-Beauce n'est pas d'accord avec une recommandation de l'étude d'impact de privilégier l'utilisation de l'emprise comme accès principal aux zones de travaux afin de minimiser les risques d'endommager les routes et rangs environnants. Elle recommande plutôt qu'une entente soit conclue entre la Ville de Saint-Joseph-de-Beauce et le MTQ quant à l'utilisation des voies locales.

Sur cette question, l'équipe d'analyse estime que ces considérations touchent le domaine des relations que le MTQ entretient avec ses clients et que ces cas relèvent d'une question de régie interne propre au MTQ et pour laquelle le MENV ne peut s'ingérer.

La modification du tracé d'un sentier de motoneige régional

Afin de permettre au sentier de motoneige régional de traverser l'autoroute projetée, l'initiateur prévoit autoriser le passage de motoneiges sous le viaduc prévu au-dessus de la route Calway en autant qu'il y ait eu une entente avec les propriétaires situés de part et d'autre de l'emprise.

De son côté, la Ville de Saint-Joseph-de-Beauce n'est pas d'accord avec cette recommandation suite à une décision du conseil de ville de ne pas permettre l'utilisation de l'emprise des routes et rangs comme piste de véhicules tout terrain et de motoneiges, et ce, pour des motifs de sécurité. Cette décision fait suite à une recommandation de la Sûreté du Québec. La Ville ajoute qu'elle n'a pas d'objection à ce que la piste de motoneige traverse l'autoroute sous le viaduc de la rivière Calway, en autant qu'un corridor à l'extérieur de l'emprise de la route soit aménagée pour ce type de véhicules.

Interrogé sur cette question, le MTQ explique que, en ce qui concerne la circulation des véhicules hors route, il existe sur le plan administratif une façon de faire qui devrait être connue par les associations et clubs de véhicules hors route de la région de la Chaudière-Appalaches et qui implique le MTQ, les municipalités et les associations ou clubs concernés. Cette question en est une autre qui relève de la régie interne propre au MTQ et pour laquelle le MENV ne possède aucune autorité.

7. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

Un programme de surveillance environnementale est proposé dans l'étude d'impact, à la satisfaction de l'équipe d'analyse. De même, un programme de suivi environnemental est également proposé. Il touche l'importance de l'impact économique ainsi que l'importance de l'impact sur le cerf de Virginie. Ces deux programmes sont assujettis à des engagements et conditions apparaissant au décret.

8. ACCEPTABILITÉ DU PROJET

À la suite de l'analyse des documents fournis par l'initiateur et de la prise en compte des préoccupations exprimées par les citoyens concernés lors des séances de consultation et d'information publiques, le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville apparaît pleinement justifié au départ. Tel qu'expliqué à la section 2.2, il constitue une étape visant à relier cette région à la Capitale nationale, répondra aux besoins d'une desserte intrarégionale et, en palliant aux déficiences géométriques de la route 173, permettra de diminuer le nombre d'accidents et d'y améliorer la sécurité routière.

Sur le plan environnemental, l'impact est relativement faible, positif même sur les plans de la qualité de l'air, de l'ambiance sonore et de l'impact économique. De plus, le projet comporte de nombreuses mesures d'atténuation et de compensation.

D'autre part, ce projet est grandement voulu par la population régionale. Ce désir a été maintes fois exprimé lors des séances d'information et dans le cadre d'une volumineuse correspondance que plusieurs entreprises et organismes régionaux ont régulièrement fait parvenir au MENV. Ce projet est souhaité et attendu de tous et les délais survenus au cours des dernières années pour le réaliser ne font qu'ajouter à une impatience grandissante de la population régionale.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

À la suite de l'analyse du dossier, nous pouvons conclure que le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville est acceptable sur le plan environnemental et peut être autorisé aux conditions suivantes :

CONDITION 1 :

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville devra être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville, MRC Robert-Cliche, Rapport principal, version finale, juin 2000, pagination multiple ;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville, MRC Robert-Cliche, Annexes, juin 2000 ;*

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville, MRC Robert-Cliche, Rapport complémentaire*, décembre 2000, 25 pages et 1 annexe ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville, MRC Robert-Cliche, Dénombrement et abondance relative des espèces aviaires*, novembre 2000, 22 pages et 2 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville, MRC Robert-Cliche, Résumé*, février 2001, pagination multiple ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sonore sur le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville, par Décibel Consultants Inc., Rapport final, Projet No P-97-269*, mars 2000, 26 pages et 2 annexes ;
- Lettre de M. Jacques Michaud du MTQ à M^{me} Linda Tapin du MENV précisant les engagements du MTQ quant au suivi, à l'atténuation et à la compensation des impacts résultant de la réalisation du projet, datée du 11 décembre 2001 ;
- Lettre de M. André Caron du MTQ à M. Guy Boucher de la FAPAQ portant sur une compensation financière octroyée pour la perte de superficie à l'intérieur d'un habitat faunique connu sous le nom de ravage de Calway, datée du 11 décembre et adressée en copie conforme à M^{me} Linda Tapin du MENV ;

Si des informations contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

CONDITION 2 :

Le ministre des Transports doit procéder à l'application du programme de suivi de la qualité de l'eau potable des 7 puits, proposé dans l'étude d'impact ;

CONDITION 3 :

Le ministre des Transports doit réaliser les travaux de déboisement en dehors de la saison de nidification de l'avifaune nicheuse qui couvre la période s'étendant de la mi-mai à la fin de juillet ;

CONDITION 4 :

Le ministre des Transports doit respecter une période de restriction des travaux entre le 15 septembre et le 15 juin pour tous les cours d'eau dans lesquels se retrouve l'omble de fontaine ;

CONDITION 5 :

Le ministre des Transports doit prendre les mesures appropriées pour rencontrer les exigences de la politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MENV.

CONDITION 6

Le ministre des Transports doit appliquer le programme de suivi de l'impact économique du projet de prolongement de l'autoroute 73 sur les commerces établis le long de la route 173, proposé dans l'étude d'impact

Original signé par :

Jacques Michaud
Chargé de projet