

# DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

## Avis de projet

Janvier 2001  
Mise à jour juin 2004

---

---

## **INTRODUCTION**

---

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

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

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

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Dès sa réception par le ministère, l'avis de projet est transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222

Internet : [www.menv.gouv.qc.ca](http://www.menv.gouv.qc.ca)

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère de l'Environnement transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

---

---

À l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception
	Numéro de dossier

**1. Initiateur du projet**

<b>Nom :</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>Adresse :</b>	1156, boulevard de la Rive-Sud ----- Saint-Romuald ----- Québec
<b>Téléphone :</b>	(418) 839-5581
<b>Télécopieur :</b>	(418) 834-7338
<b>Courriel :</b>	Andre.Caron@mtq.gouv.qc.ca
<b>Responsable du projet :</b>	André Caron, directeur de la Chaudière-Appalaches

**2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)**

<b>Nom :</b>	À déterminer
<b>Adresse :</b>	----- -----
<b>Téléphone :</b>	( )
<b>Télécopieur :</b>	( )
<b>Courriel :</b>	
<b>Responsable du projet :</b>	

### **3. Titre du projet**

Élargissement de la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme

### **4. Objectifs et justification du projet**

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

L'axe des routes 173 et 277 permet de relier les principaux pôles des MRC de Bellechasse et des Etchemins avec les agglomérations de Lévis et de Québec. Il est identifié au *Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur* entre Lévis et Sainte-Claire en raison du dynamisme industriel des municipalités traversées par cet axe.

Des conditions climatiques hivernales particulières à ce secteur font en sorte que cet axe fut le théâtre de nombreux accidents, dont plusieurs mortels, au cours des dernières années. L'axe de la route 277, notamment au nord de Saint-Anselme, est situé dans un corridor de vents latéraux et on y retrouve des conditions de poudrière et d'enneigement. La proportion d'accidents causés par les conditions hivernales est plus élevée que les moyennes régionales et provinciales.

Le principal objectif du projet est d'améliorer la sécurité de ce tronçon et ainsi diminuer le risque d'accidents mortels.

La firme Dessau-Soprin a réalisé pour le ministère des Transports en décembre 2000 une étude d'opportunité sur l'ensemble de la route 277 entre Saint-Henri et Sainte-Claire. Dans le cas du tronçon entre Saint-Henri et Saint-Anselme, l'étude recommandait l'élargissement de la route de deux à quatre voies avec terre-plein central.

### **5. Localisation du projet**

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la Municipalité Régionale de Comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Le projet est situé dans l'axe de la route 277 entre les municipalités de Saint-Henri et de Saint-Anselme sur le territoire de la MRC de Bellechasse. Plus précisément, il débute 150 mètres au sud de l'intersection avec le chemin du Trait-Carré à Saint-Henri et se termine à l'intersection de la rue Albert-Deblois, à l'entrée nord de Saint-Anselme. La longueur du projet est d'environ 6,12 kilomètres.

### **6. Propriété des terrains**

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

Les terrains adjacents à l'emprise de la route sont de propriété privée.

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

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

Le projet prévoit l'élargissement de la route 277 de deux à quatre voies divisées par un terre-plein central sur une longueur d'environ 6,12 kilomètres. Le profil en travers prévoit des voies de circulation de 3,65 mètres, des accotements de 1,5 mètre près du terre-plein central et de 3 mètres en bordure de la route ainsi qu'un terre-plein central d'une largeur de 12 mètres.

L'emprise actuelle de la route a une largeur de 20 mètres. Le projet aura pour effet la porter à 64 mètres. En conséquence, on peut prévoir que des superficies agricoles et d'autres boisées devront être acquises. L'acquisition de petits lots résidentiels, en tout ou en partie, est également possible suivant la variante du projet qui sera retenue.

Le seul corridor considéré est celui de l'axe de la route actuelle. L'élargissement projeté pourra être réalisé, selon l'endroit, de part et d'autres de la chaussée actuelle ou d'un seul côté.

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

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

De façon générale, les terres adjacentes au projet sont de nature agricole. On retrouve également deux boisés qui ont une longueur approximative totale de 1,8 kilomètre en bordure de la route 277. À l'intérieur de ces boisés, on note la présence de deux érablières qui font l'objet d'une exploitation commerciale, soit le Domaine Franco et l'Érablière Réal Bruneau.

Le projet est situé dans le bassin versant de la rivière Boyer, qui est identifié comme bassin versant prioritaire dans le cadre du mode de gestion de l'eau par bassin versant, en conformité avec la Politique nationale de l'eau. Les sources cartographiques consultées permettent d'identifier quatre cours d'eau traversés par ce tronçon de la route 277. Le bassin versant de la rivière Etchemin est situé à proximité de la route et pourrait être inclus partiellement dans la zone d'étude.

Finalement, on constate la présence d'usages commerciaux et industriels sur environ 1 kilomètre à la sortie nord de la zone urbaine de Saint-Anselme. Quant à la section rurale, quelques résidences sont dispersées le long de la route, notamment aux intersections et à l'intérieur des boisés.

## **9. Principaux impacts appréhendés**

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

Le principal impact appréhendé est l'empiètement sur les terres agricoles ainsi qu'à l'intérieur des boisés, avec pour conséquence la perte d'espaces agricoles, acéricoles et sylvicoles. L'élargissement de la route et l'ajout d'un terre-plein peuvent également avoir un impact sur la circulation de la machinerie agricole en bordure de la route.

Aussi, on retrouve en section rurale quelques résidences et autres bâtiments à proximité de la route, dont certains pourraient avoir une valeur patrimoniale. Les principaux impacts pour ces bâtiments peuvent être entre autres une diminution de la marge de recul par rapport à l'infrastructure routière, accompagnée le cas échéant d'une augmentation du niveau sonore. Il est possible que des acquisitions ou déplacements de bâtiments soient nécessaires.

Des impacts peuvent être appréhendés aussi sur les milieux aquatiques liés à la traversée des cours d'eau.

Au plan de la sécurité routière, l'ajout d'un terre-plein central a un impact positif puisqu'il devrait permettre d'éliminer les collisions frontales causées par des pertes de contrôles lors des tempêtes hivernales. Par contre, il a le désavantage d'impliquer un détour pour accéder aux commerces et résidences riverains à la route.

## **10. Calendrier de réalisation du projet**

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

Le Ministère prévoit amorcer l'étude d'impact sur l'environnement au cours de l'été 2005. Un échéancier de dix-huit mois est prévu pour la réalisation de l'étude, de sorte que celle-ci pourrait être déposée vers la fin de l'année 2006.

Une fois le décret d'autorisation obtenu, l'avant-projet sera complété et les plans et devis ainsi que les acquisitions immobilières seront réalisés. Le projet sera ensuite inscrit à la programmation en fonction des disponibilités budgétaires. Il est prévisible que le projet soit réalisé en plus d'une phase.

## **11. Phases ultérieures et projets connexes**

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

Ce projet s'inscrit dans une suite d'interventions prévues ou réalisées dans l'axe des routes 173 et 277 entre Lévis et Sainte-Claire. Par exemple, le tronçon entre Lévis et Pintendre a entièrement été réaménagé entre 1995 et 1999. Également, le Ministère a obtenu en septembre 2004 le certificat

d'autorisation pour l'élargissement à quatre voies avec terre-plein du tronçon entre Pintendre et Saint-Henri. Le présent projet s'inscrit donc dans la continuité de ce dernier. Également, des interventions sont prévues par le Ministère à l'intérieur des zones urbaines de Saint-Anselme et de Sainte-Claire.

Sur le tronçon qui fait l'objet du présent avis, des haies brise-vent ont été plantées de part et d'autres de la route afin de limiter les effets négatifs de la poudrerie. Aussi, le Ministère doit réaliser à court terme la correction géométrique des courbes en S situées dans le boisé au sud de la limite municipale entre Saint-Henri et Saint-Anselme. Trois accidents mortels ont eu lieu entre 2000 et 2004 dans le secteur de ces courbes.

## **12. Modalités de consultation du public**

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

Deux séances d'informations publiques sont prévues avant le dépôt de l'étude d'impact, soit lors de l'étape de l'étude comparative des concepts ainsi qu'à l'étape de l'évaluation environnementale détaillée du projet retenu.

## **13. Remarques**

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

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

Signé le \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_

Carte de localisation

