

# ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

## AVIS DE PROJET

N° projet : 20-3972-8023-A

### Réaménagement de la route 367

Réaménagement de la route 367, (Route de Fossambault)  
secteur entre la voie ferrée et la route Grand-Capsa

Dans la ville de Québec et  
La municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

PRÉPARÉ PAR :

Ministère des Transports

Direction de Québec

Décembre 2001

## INTRODUCTION

---

Dans la législation québécoise, les articles 22 et 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et les règlements qui les sous-tendent, assurent la protection de l'environnement et des différents écosystèmes qui le composent.

**L'article 31.1** oblige toute personne 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 une activité ou un projet prévu au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Cette procédure, administrée par la Direction générale des évaluations environnementales, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55<sup>e</sup> parallèle.

**L'article 22** oblige toute personne à obtenir du sous-ministre de l'Environnement un certificat d'autorisation avant d'entreprendre un projet ou une activité susceptible de modifier la qualité de l'environnement et d'en engendrer une contamination. Une procédure administrée par la Direction générale des évaluations environnementales et s'inspirant du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 1), a également été développée pour permettre l'application efficace de cet article de la loi. Elle s'applique essentiellement aux projets pour lesquels des études de répercussions environnementales sont requises.

Le dépôt de l'avis de projet constitue une étape commune aux deux procédures. Il s'agit d'un avis écrit par lequel le promoteur informe le ministère de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'une activité ou d'un projet visé par l'un ou l'autre de ces articles de la loi afin d'obtenir des indications sur l'étude d'impact à effectuer, par le biais de la directive émise par le ministre (article 31.2), ou sur l'étude des répercussions environnementales, par le biais d'un guide de référence, pour satisfaire aux exigences du sous-ministre de l'Environnement.

L'avis de projet est utilisé par le promoteur pour décrire la nature générale du projet ou de l'activité qu'il a l'intention d'entreprendre. Pour accroître le degré de précision de la directive ou du guide de référence, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet doit ensuite être retourné au :

Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en cinq copies pour les projets visés par l'article 22, et en quinze copies pour les projets soumis en vertu de l'article 31.1.

À l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception _____
	Dossier numéro _____

## 1. Promoteur

Ministère des Transports du Québec (a/s M. Luc Bergeron, ing., Directeur)  
Direction de Québec  
Les Cours de l'Atrium  
475, boulevard de l'Atrium, 4<sup>e</sup> étage  
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9  
Tel : (418) 380-2003

Responsable du projet : Marcel Gagné, ing.,  
Service des inventaires et du plan  
Direction de Québec  
Les Cours de l'Atrium  
475, boulevard de l'Atrium, 4<sup>e</sup> étage  
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9  
Tel : (418) 380-2003 poste : 2240

## 2. Consultant mandaté par le promoteur

Aucun consultant n'est identifié pour le moment, mais il devrait être mandaté très prochainement.

## 3. Titre du projet

Réaménagement de la route 367 dans la ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures), secteur compris entre la voie ferrée et la Route Grand-Capsa, à la limite de la ville de Québec et la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (M).  
(plan de localisation annexé)

## 4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

La mission identifiée par le ministère des Transports dans son *Plan stratégique 2001-2004* s'inscrit comme suit: **«Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.»**

La route de Fossambault (route 367) est une route régionale, sous la responsabilité du ministère des Transports et dont la vocation première est d'assurer l'écoulement sécuritaire de la circulation de transit. Sa fonctionnalité est actuellement fortement diminuée par le genre de développement résidentiel et commercial dont elle fait l'objet. Les objectifs de base du Ministère sont donc d'y améliorer la sécurité et d'en assurer la fonctionnalité, tout en signalant l'importance de planifier et de contrôler les usages permis en bordure de cette route.

De plus, dans le secteur concerné le ministère des Transports a relevé un certain nombre de problèmes relatifs à la route même, il s'agit :

- D'une route en deçà des normes du ministère des Transports, avec une géométrie non uniforme par rapport aux sections en aval et en amont;
- De la mauvaise qualité de la chaussée (fissures, ornières, etc.);
- Des intersections accidentogènes situées dans des courbes sous-standards et des pentes, pour lesquelles la visibilité est mauvaise (perte de visibilité);
- De la multiplication des entrées résidentielles privées dont plusieurs sont non conformes aux normes du ministère des Transports et dont la localisation peut causer problèmes.

Le ministère des Transports veut intervenir dans ce secteur afin d'optimiser la fluidité de la circulation, d'améliorer substantiellement la sécurité sur cet axe et de régler les différents problèmes de transport existants. Les actions privilégiées pour répondre à long terme à ces objectifs visent :

- Pour la fluidité de la circulation et la géométrie déficiente : construire une nouvelle route en contournement au secteur étudié;
- Pour les véhicules lourds : implanter une voie lente ascendante vers le nord afin de protéger la capacité future de la route et de favoriser la fluidité de la circulation dans une région où le transport des marchandises s'effectue principalement par route;
- Pour l'amélioration des accès à la route (gestion du corridor routier) : harmoniser le développement en bordure de la route aux préoccupations en transport du Ministère.

## 5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (lot, rang et municipalité). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

- La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et la MRC La Jacques-Cartier;
- La ville de Québec (V), et la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (M);
- Longueur totale du projet : environ 3,5 km
- En plus d'une variante de base dans l'axe de la route actuelle, le Ministère a retenu une autre variante d'aménagement pour ce tronçon particulier de la route 367 (carte annexée pour les variantes retenues). En fonction de ces deux variantes, les lots les plus susceptibles d'être affectés par le projet sont (du Sud vers le Nord):

Variante A : (variante de base à l'analyse)

Lots : 105-P, 105-7, 105-13-P, 106-1, 106-P, 106-3-P, 108-P, 108-2, 108-2-P, 108-3-P, 108-4-P, 108-1, 56, 57-1, 57-3, 46-P, 45-1, 45-P, 45-20, 45-19, 45-22, 44-24, 44-25, 44-26, 42-2, 43-P, 44-42, 44-41, 44-40, 44-37, 44-38, 44-39;

Variante « G-H » : (contournement au centre)

Lots : 103-30, 103-26, 103-25, 103-22, 103-17, 103-37, 103-13, 103-16, 103-39, 103-38, 105-P, 106-2, 105-14, 105-11, 106-P, 106-1, 108-P, 105-13-P, 103-1-P, 103-27, 103-P, 103-32, 558-1, 557, 112-P, 108-1, 108-4-P, 56, 55-1-P, 55-P, 54-P, 53-P, 52-P, 51, 45-P, 45-16, 45-5, 45-4-1, 44-37, 44-38, 44-39, 44-40, 44-41, 44-42, 43-P, 44-P, 44-36, 44-35, 42-2, 42-P, 108-3-P, 108-2-P.

## 6. Propriétés de terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est potentielle et mentionner depuis quand et dans quelles conditions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

La totalité des lots susceptibles d'être affectés par les deux variantes retenues pour le présent projet sont de propriété privée. Si nécessaire, les superficies requises pour la nouvelle emprise seront acquises en conformité avec la Loi sur l'expropriation.

Pour l'éventuel nouveau corridor, l'expropriation toucherait des bandes de terrains de largeur nominale (45 m, selon la topographie du terrain) tout le long de la nouvelle emprise. De plus, pour des fins de gestion de corridor routier à long terme, il y aura vraisemblablement imposition de non-accès et contrôle des accès le long de cette nouvelle emprise.

À noter qu'en raison de mesure temporaire et afin de sécuriser au plus tôt l'intersection de la route Grand-Capsa, le ministère des Transports entreprend présentement des démarches pour l'acquisition de certains lots non construits situés à cette intersection.

## 7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les constructions ou les aménagements prévus (usine, route, quai, etc.) en y indiquant les principales caractéristiques (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamique, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Vous trouverez ci-dessous une description sommaire de ces variantes.

#### **VARIANTE « A-S » // ROUTE ACTUELLE // VITESSE AFFICHÉE 70 KM/H**

Longueur : 3 750 mètres

Cette variante sert de base de comparaison et est réalisée dans le corridor de la route actuelle. Les principales interventions sont :

- Vitesse affichée dans ce secteur qui passera de 90 km/h à 70 km/h;
- Route améliorée pour la rendre conforme aux normes du Ministère pour une route à 70 km/h (Vitesse de conception : 80 km/h) dans un milieu semi-urbain;
- Corrections mineures des courbes;
- Correction du profil en long (courbes verticales) où la visibilité à l'arrêt est insuffisante;
- Réalisation d'une voie auxiliaire pour véhicules lents;
- Réaménagement des intersections;
- Remise aux normes des accès.

#### **VARIANTE « G-H » // CONTOURNEMENT DANS LE CENTRE**

Longueur : 3 430 mètres

Cette variante constitue un contournement complet du secteur à l'étude en passant par le centre. Ainsi, à partir du passage à niveau, la variante « G-H » est déviée de la route 367 vers l'ouest pour éviter un premier secteur urbanisé et l'actuelle intersection avec le chemin Notre-Dame. Par la suite, la nouvelle 367 traverse à l'aide d'une structure la route 367 actuelle pour rejoindre la route plus au nord au niveau de l'intersection de la route Grand-Capsa. Les principales interventions sont :

- Réalisation d'une nouvelle route avec vitesse de conception de 100 km/h;
- Réaménagement des carrefours du chemin Notre-Dame et de la route Grand-Capsa;
- Réalisation d'une voie auxiliaire pour véhicules lents;
- Réalisation d'une route sans accès.

## **8. Description du milieu et des principales contraintes**

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet (différentes composantes du territoire et principales activités humaines) ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité de la vocation du territoire, zones inondables, sites exceptionnels, topographie, etc.).

Le tronçon visé de la route 367 s'aligne dans un axe sud-nord et se situe en contrebas des montagnes des Laurentides.

Le développement résidentiel, étalé le long du corridor à l'étude est relativement important et on y retrouve principalement des résidences, des commerces, ainsi que des terres agricoles, des boisés et des terrains vacants de part et d'autre de la route.

En dehors du corridor qui longe la route, le milieu traversé est essentiellement agro-forestier. L'agriculture est principalement concentrée sur la plaine alluviale sur des sols d'excellente qualité. Les îlots de terre cultivée en milieu forestier souffrent probablement de contraintes au niveau de la pierrosité et du drainage.

Sur le plan forestier, le secteur à l'étude se situe dans la région de l'érablière à bouleau jaune, typique des contreforts laurentiens. Ce type de forêt climatique est caractérisé par des érablières à sucre où on retrouve le bouleau jaune comme espèce compagne et sur des sols relativement acides. Les plus belles érablières se situent sur les pentes bien drainées exposées au sud. Dans les sites moins bien drainés et moins bien exposés, la présence de résineux est importante à savoir : sapin baumier, épinette blanche, épinette noire. Sur les sols à bon drainage et plus acides, on retrouve des peuplements de hêtres à grandes feuilles. L'exploitation forestière intense de la région a fait en sorte que l'on retrouve aussi beaucoup d'essence de lumière à travers des peuplements de première venue. Le bouleau gris, le bouleau à papier et les différentes espèces de peupliers sont des essences pionnières dans ce type de milieu. Dans les sites au drainage très déficient on y retrouve l'épinette noire, le mélèze et l'aulne rugueux principalement dans les dépressions et les fonds de vallée.

Sur le plan strictement écologique, bien que la présence de l'érable à sucre indique une certaine richesse des boisés, l'intense exploitation de ceux-ci en diminue leur valeur. Les érablières souvent exploitées par l'acériculteur sont la plupart du temps dégradées par l'élimination des espèces compagnes et le nettoyage des sous-bois dénaturant ainsi le climax forestier.

Le massif forestier visé par les différents tracés potentiels est traversé par deux emprises de ligne électrique, dont une désaffectée (au sud) et de nombreuses routes forestières et sentiers de véhicules tout terrain.

## **9. Principales répercussions appréhendées**

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieu naturel et humain).

Compte tenu des caractéristiques du projet et de l'utilisation des abords de la route actuelle et de l'éventuel contournement, voici les principales répercussions appréhendées (très variables selon les variantes étudiées) :

### **> Pour le milieu naturel :**

- coupes d'arbres à la lisière et dans les boisés (incluant des érablières);
- enclavement de plusieurs hectares de forêt, et perte de boisés;
- perte et/ou enclavement de certains milieux agricoles;
- déblais importants.

### **> Pour le milieu humain :**

- impacts plus ou moins forts sur certaines entreprises agricoles;
- diminution de la marge de recul des bâtiments, acquisition et/ou déplacement de certains d'entre eux;
- inconvénients liés à la période de construction (perturbation de la circulation régulière, circulation de la machinerie lourde, bruit et poussières);
- coupes d'arbres;

- modification du paysage;
- possibilité de déplacement ou de réaménagement de puits ou de systèmes d'évacuation des eaux usées.

**10. Calendrier de réalisation du projet**  
(selon les différentes phases de réalisation du projet)

La libération des emprises et le début des travaux ne sont pas prévus avant 2004, tandis que les plans définitifs de chaussée devraient être disponibles avant cette période.

**11. Phases ultérieures et projets connexes**

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Ce projet de la route 367 fait partie des améliorations que le ministère des Transports entend apporter à cette route entre l'autoroute 40 et la municipalité de Saint-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (M).

Certains aménagements ponctuels ont déjà été réalisés au sud du projet à l'étude, visant essentiellement l'amélioration de la sécurité du public voyageur (bordure centrale, haies brise-vent, réaménagement d'intersections, accotements pavés, etc). Toujours pour des considérations de sécurité routière, d'autres aménagements beaucoup plus ponctuels sont aussi prévisibles au nord du secteur présentement à l'étude (réaménagement d'intersection, etc).

**12. Remarques**

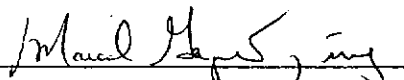
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Aucune remarque.

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

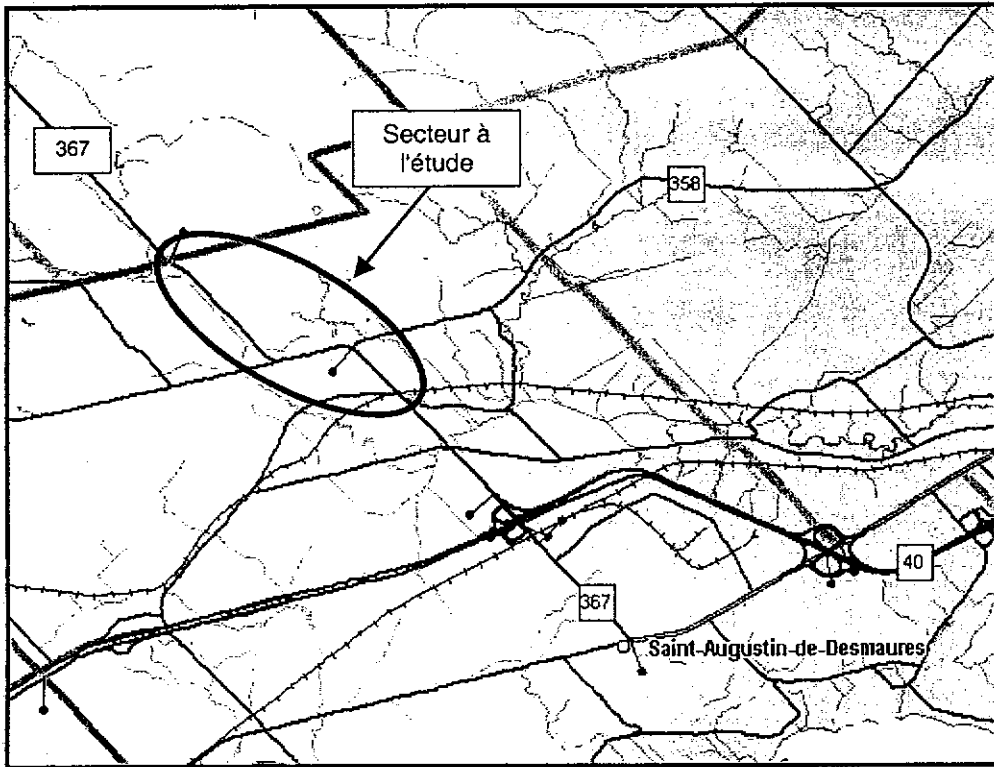
Signé le : 2002-01-18

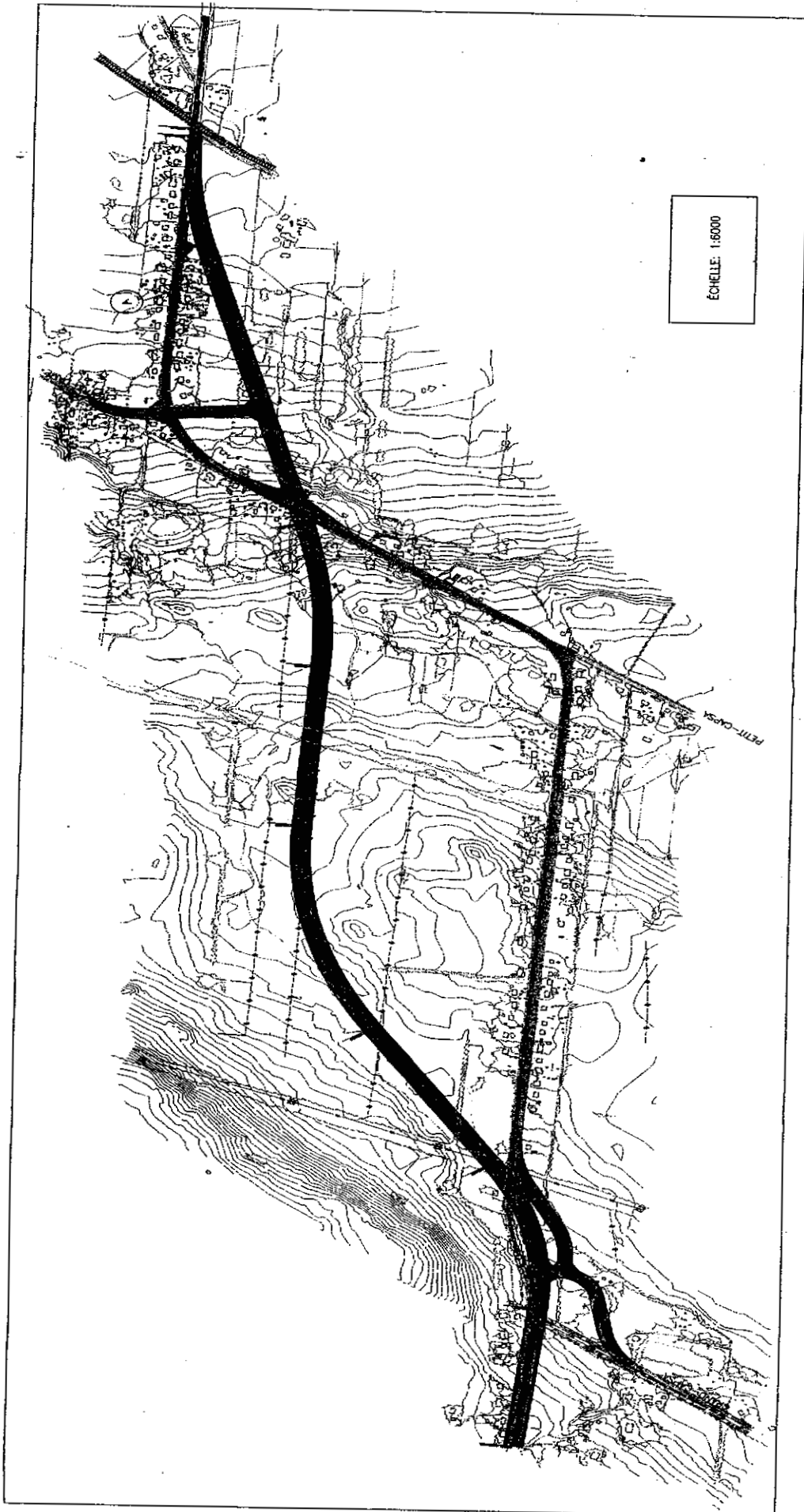
par :





Plan de localisation





ÉCHELLE: 1:6000