

---

---

*Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*

**Projet de réaménagement de la route 367  
dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec  
(Saint-Augustin-de-Desmaures)  
et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-400**

**Le 12 juillet 2005**

---

---



## INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, à l'étape de l'avis de recevabilité, la Direction des évaluations environnementales a le mandat de vérifier si l'étude d'impact concernant le projet réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier par le ministère des Transports répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle.

Le présent document résulte de cette vérification et constitue l'avis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ce document présente un historique des principales étapes de la procédure franchies à ce jour, une description sommaire du projet, la liste des organismes consultés, l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et, finalement, la recommandation au ministre.

## 1. HISTORIQUE DU DOSSIER

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

Date	Événement
2002-01-29	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2002-02-05	Délivrance de la directive
2004-11-19	Réception de l'étude d'impact
2005-02-09	Consultation auprès des ministères et organismes
2005-02-22	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2005-04-11	Réception de l'addenda n° 1
2005-06-21	Fin de la consultation auprès des ministères et organismes

## 2. DESCRIPTION DU PROJET

Le ministère des Transports (MTQ) désire procéder au réaménagement de la route 367 (route de Fossambault) entre la voie ferrée et la route Grand-Capsa. Cette route est le principal lien routier entre Saint-Augustin-de-Desmaures (arrondissement Laurentien de la Ville de Québec) et la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Elle permet également de rejoindre l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40) et les routes 138 et 369.

Par ailleurs, cette route est reconnue depuis plusieurs années comme un axe routier présentant une problématique tant du point de vue de la circulation routière et de la sécurité des usagers que

du développement des abords de la route. Dans le cas de la route 367, le développement encouru en bordure de cette route, comme en témoigne le nombre élevé d'accès résidentiels, entraîne des répercussions sur sa fonctionnalité du fait que cette route est vouée principalement à la circulation de transit. De plus, en raison du nombre élevé d'accès privés en bordure de la route 367, sa fonctionnalité est actuellement fortement diminuée et sa sécurité est déficiente. En effet, le tronçon à l'étude est caractérisé par un tracé sinueux et ondulé comportant des statistiques d'accidents élevées dont la majorité se concentre aux carrefours.

Un autre élément problématique soulevé dans le secteur de la route 367 est l'absence d'accotement rendant d'autant plus difficile la circulation des cyclistes dans le secteur.

Le tracé retenu a une longueur totale de 3,7 kilomètres. Du sud vers le nord, le projet débute à la voie ferrée, pour se poursuivre jusqu'à l'intersection de la route Grand-Capsa. Les emprises sont pour leur part variables le long de ce nouveau corridor, avec une largeur totale moyenne de 42 mètres.

Les principales caractéristiques du tracé proposé sont les suivantes : deux voies de roulement de 3,5 mètres avec des accotements de 2,5 mètres, dont la moitié sera pavée; une voie lente à partir du chemin Notre-Dame vers la route Grand-Capsa; la construction d'un pont d'étagement au-dessus de la nouvelle route 367; la construction d'une bretelle d'entrée en direction sud, près du croisement étagé; le réaménagement des intersections du chemin Notre-Dame et de la route Grand-Capsa; l'aménagement d'un cul-de-sac au sud de la route 367 actuelle.

Le projet à l'étude vise donc à optimiser la fluidité de la circulation, à améliorer substantiellement la sécurité routière sur cet axe et à régler les différents problèmes de transport existants. Les deux principaux enjeux du projet sont liés à la sécurité des usagers et à la préservation du territoire agricole.

La sécurité routière constitue un enjeu en raison des débits de circulation élevés dans ce secteur de la route 367, des caractéristiques géométriques de la route y sont défavorables, soit des pentes critiques, des courbes sous-standards, des carrefours situés dans des courbes et finalement les nombreux accès à la route 367 qui sont présents dans le tronçon à l'étude.

En ce qui concerne l'enjeu sur le territoire agricole, une grande superficie de bonnes terres agricoles cultivées (environ 26 000 m<sup>2</sup>) serait directement perdue par la construction du nouveau tronçon et de la bretelle d'entrée dans le secteur sud de la zone d'étude.

Sommairement, les principaux impacts potentiels du projet de contournement de la route 367 sur le milieu naturel sont donc la perte de terre agricole (26 000 m<sup>2</sup>), de superficies acéricoles exploitables (11 000 m<sup>2</sup>) et de sol forestier (120 000 m<sup>2</sup>). Sur le plan biophysique, la mise à nu des sols occasionnée par les travaux de déblais pourrait engendrer des décrochements, des glissements et du ravinement. La stabilité des sols et la qualité de l'eau pourraient également être modifiées dans certains secteurs.

Pour le milieu humain, il y a perte de terres cultivables et de revenus pour deux exploitations agricoles. Cinq résidences ou bâtiments sont touchés par le projet et devront, soit être relocalisés ou être acquis. D'autres résidences sont rapprochées (croisement et aux raccordements sud et nord) et subissent des préjudices sur le plan de la qualité de vie et du climat sonore.

Le tracé de contournement proposé aura des impacts positifs sur l'amélioration de la sécurité en éliminant les problèmes de visibilité dus à la configuration déficiente de la route (courbes, pentes et intersections) et en diminuant de façon considérable les risques de conflits occasionnés par les nombreux accès. De plus, la qualité de vie et le climat sonore seront grandement améliorés pour la majorité des riverains.

En ce qui concerne l'échéancier, les travaux de réaménagement de la route 367, qui devraient s'échelonner sur deux ans, pourraient débuter au plus tôt à l'automne 2007.

Le coût global préliminaire de la construction de la nouvelle section de la route 367 s'élève à 8,3 millions de dollars, excluant les coûts de déplacements des services publics, des services professionnels et d'acquisition des propriétés.

### 3. ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été effectuée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, du 8 décembre 2004 au 9 février 2005, en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement les ministères et les organismes suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- la Direction du patrimoine écologique et développement durable;
- la Direction des politiques de l'eau (aménagement des eaux souterraines);
- la Direction des politiques en milieu terrestre (secteur agricole);
- la Direction des politiques de l'air;
  - le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles;
- le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (secteur faune);
- le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- la Direction générale de la santé publique;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche.

L'avis de recevabilité a été formulé à partir de l'analyse des documents suivants :

GENIVAR. *Étude d'impact sur l'environnement du projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier – Résumé vulgarisé*, 2004, 60 p. et annexes;

GENIVAR. *Étude d'impact sur l'environnement du projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier*, 2004, 175 p. et annexes;

GENIVAR. *Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier*, document conjoint de GENIVAR Groupe Conseil inc. et de Transports Québec, Direction de Québec, Service des inventaires et du plan, 2005, 19 p. et annexes.

L'analyse du dossier faite en consultation avec les ministères et organismes démontre que l'étude d'impact, incluant le document complémentaire, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre datée du 5 février 2002.

## **RECOMMANDATION AU MINISTRE**

Considérant que l'étude d'impact déposée répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle, nous recommandons qu'elle soit rendue publique et que soit entreprise l'étape d'information et de consultation publiques.

*Original signé par :*

**Danielle Dallaire**, Géographe, M.A.  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales