
PR1

Prolongement de l'autoroute 73,
Robert-Cliche, jusqu'à la route 204 Est

Saint-Georges

6211-06-027

Avis de projet

Route de raccordement entre l'autoroute Robert-Cliche (73)
et la route 204 Est à Saint-Georges

Ministère des Transports
Direction de la Chaudière-Appalaches
Projet : 20-3471-03F9

Avril 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. 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 le promoteur 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^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Février 2000

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

1. Promoteur

Nom :	Direction de la Chaudière-Appalaches , Ministère des Transports du Québec
Adresse :	1156, boulevard de la Rive-Sud ----- Saint-Romuald, (Québec) ----- G6W 5M6
Téléphone :	(418) 839-5581
Télécopieur :	(418) 839-7768
Courriel :	acaron@mtq.gouv.qc.ca
Responsable du projet :	André Caron, directeur

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)

Nom :	À déterminer
Adresse :	----- -----
Téléphone :	()
Télécopieur :	()
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. Titre du projet

Route de raccordement entre l'autoroute Robert-Cliche (73) et la route 204 Est à Saint-Georges

4. Objectifs et justification du projet

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

En 1992, le ministère des Transports du Québec a réalisé une étude d'opportunité concernant le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. Le Ministère a d'ailleurs fait parvenir un avis de projet au ministère de l'Environnement en 1993.

Depuis, le projet a été scindé en deux tronçons: le premier entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville et le second entre Beauceville et Saint-Georges. Le premier tronçon a déjà fait l'objet d'une étude d'impact et le Ministère a obtenu le décret gouvernemental en autorisant la réalisation en février 2002. Il s'agit du décret 87 2002.

Le second tronçon a, quant à lui fait, l'objet d'un nouvel avis de projet en mai 2002. L'étude d'impact est présentement en cours et c'est suite à la mise à jour de l'étude d'opportunité de 1992, qui en fait partie, que l'ajout d'un raccordement additionnel reliant la fin de l'autoroute au nord de Saint-Georges à la route 204 Est au sud de la rivière Famine s'est imposé.

En effet, pour la zone urbaine de Saint-Georges, les problèmes de congestion, dus à l'augmentation de la circulation locale, qui étaient déjà décelés dans l'étude d'opportunité en 1992, se sont amplifiés notamment à l'entrée nord de Saint-Georges de telle sorte qu'aujourd'hui, le pont de la route 173 enjambant la rivière Famine supporte déjà 35 600 véh./j. et la congestion y est présente lors des périodes de pointe.

Le présent avis de projet concerne ce raccordement additionnel qui permettra entre autres, de soulager la route 173 et de donner un meilleur accès à Saint-Georges qui est la principale destination pour les usagers de l'axe A73 / R173. (seulement 8 % des débits de circulation observés au nord de Saint-Georges se dirige au-delà de Saint-Georges vers le sud et la frontière avec les États-Unis).

La justification du projet réside dans la situation problématique de la route 173 principalement dans le segment entre la 90^e rue et le pont de la rivière Famine. Le raccordement en boulevard urbain ou en artère municipale (la nature du lien sera précisée au fur et à mesure de la réalisation de l'étude d'impact) jusqu'à la route 204 est une solution qui d'une part, complètera le réseau routier municipal de manière à ce qu'il réponde aux besoins de déplacements des citoyens de Saint-Georges et d'autre part, préservera les gains de transport et de temps de parcours générés par l'autoroute, notamment pour la circulation de transit se destinant vers les routes 173, 271 et 204.

Il faut cependant mentionner que ce raccordement additionnel à la route 204 Est n'éliminerait pas celui à la route 173 (inclus dans l'étude d'impact de l'autoroute 73) via un axe est-ouest (route Cumberland ou la 74^e rue), mais permettrait de répartir le débit de circulation qui traverse la rivière Famine sur deux ponts au lieu d'un seul.

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 touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Ce projet, dont la localisation est à un stade préliminaire, se situe dans la partie sud de la région de la Beauce, (voir carte de localisation ci jointe) sur le territoire de la Ville de Saint-Georges. L'axe routier proposé deviendra une voie de raccordement nord sud à l'autoroute 73 reliant cette dernière à la route 204 Est. Il débute à l'extrémité sud de la future autoroute à la hauteur de la 57^e rue (route Cumbeland) et empruntera l'axe de la 35^e Avenue vers le sud pour traverser la rivière Famine et rejoindre la route 204, en contournant vers l'est la colline (centre de ski) à la hauteur du ruisseau Blanc.

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.

Selon les informations dont nous disposons présentement, les terrains nécessaires à la réalisation du projet sont à 100 % 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 ministère des Transports du Québec projette la construction d'un axe de raccordement additionnel à l'autoroute Robert-Cliche (73) reliant cette dernière sur une longueur de 5,9 km. L'emprise nominale actuellement projetée est de l'ordre de 40 mètres. Le nombre de voies et les autres caractéristiques géométriques seront déterminés lors de la réalisation de l'étude d'impact.

S'ajouteront aux travaux de construction du nouveau raccordement, le réaménagement d'un segment de la route 204 d'une longueur pouvant atteindre un peu plus d'un kilomètre, et ce, en fonction de la localisation de l'intersection avec la route de raccordement.

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.).

La zone d'étude identifiée de façon préliminaire pour ce projet s'étend, du nord au sud, de la 57^e rue (route Cumberland) jusqu'au rang Sainte-Marguerite et d'ouest en est, de la rivière Chaudière jusqu'à environ 5,0 km vers l'est à partir de cette dernière. Elle présente une topographie accidentée notamment de part et d'autre de la rivière Famine, rivière qui est très encaissée.

Le corridor, qui est plus directement visé dans l'implantation du nouvel axe, est dans son extrémité nord principalement utilisé à des fins agro-forestières. Plus l'axe pénètre à l'intérieur de la zone urbanisée de la ville de Saint-Georges, et ce, jusqu'à la rive nord de la rivière Famine, plus les abords du raccordement sont urbanisés. Un quartier résidentiel se retrouve à l'est de l'axe et un parc industriel à l'ouest. À l'approche de la rivière Famine le milieu naturel prédomine sur les deux rives.

Enfin du côté sud de la rivière Famine, là aussi le milieu naturel prédomine et un ravage de cerfs de Virginie pourra se trouver affecté par le nouvel axe, tandis qu'à l'approche de la route 204, ce dernier borderait ou traverserait des terres agricoles.

Les principales contraintes à l'implantation et à l'intégration au milieu de ce raccordement sont donc la présence de quartiers résidentiels à proximité, les pentes fortes, la rivière Famine encaissée, les terres agricoles et le ravage de cerfs de Virginie de la Famine.

9. Principaux impacts appréhendés

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

La construction du raccordement reliant l'axe autoroutier et la route 204 Est entraînera des impacts positifs sur les plans du transport, du développement économique de la Ville et de la qualité de vie des résidents aux abords de la route 173 actuelle par la diminution de la circulation sur cet axe routier.

L'implantation de ce nouvel axe dans le réseau routier régional va faciliter tant la circulation de transit que la circulation locale, intrarégionale et interrégionale, ainsi que le transport des marchandises. De plus, le projet aura un effet positif sur la consolidation et le développement des entreprises notamment celles des parcs industriels situées de chaque côté de la rivière Famine.

Le trafic lourd (5 % à 10 %) et les débits de circulation relativement importants sur la route 173, seront répartis sur deux axes routiers ce qui fera en sorte de diminuer les nuisances (ex. bruits, poussières) pour les résidents aux abords de la route 173 et d'améliorer leur sécurité (accès et mouvements de circulation moins difficiles).

La présence d'un nouvel axe routier suscitera des pressions de développement sur les terrains qui y sont adjacents. Cette évolution de la trame urbaine pourra avoir des répercussions sur les occupations résidentielles à proximité.

Outre ces impacts globaux, plusieurs impacts ponctuels ou localisés sont appréhendés, soit entre autres :

Milieu humain

- ↙ l'empiètement sur des terres agricoles cultivées;
- ↙ la création de résidus agricoles ou forestiers;
- ↙ l'expropriation de bandes de terrains sur des lots construits;
- ↙ l'expropriation de bâtiments et les dérangements des personnes touchées par celle-ci ;
- ↙ la modification des accès aux propriétés agricoles, forestières, résidentielles et commerciales;
- ↙ l'augmentation des nuisances environnementales;
- ↙ l'altération de la qualité visuelle des paysages traversés et de la qualité des champs visuels des observateurs du milieu.

Milieu naturel

- ↙ l'empiètement de l'emprise sur des boisés de valeur écologique variable (érablière, sapinière et bétulaie) et par conséquent, déboisement d'une partie de la superficie et impact sur l'évolution des peuplements résiduels;
- ↙ la perte ou la modification de superficies des habitats fauniques tel que le ravage de cerfs de Virginie de la rivière Famine ainsi que la possible création d'un effet barrière à l'égard des déplacements de la faune dans cet habitat;
- ↙ la topographie accidentée de la zone d'étude va nécessiter des travaux importants de déblai et de remblai, ce qui peut générer localement de l'érosion du sol, l'apport de matières en suspensions vers les cours d'eau (en particulier lors de la construction), la dégradation des habitats aquatiques et la modification des paysages, notamment dans le secteur de la rivière Famine.

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 projet à l'étude sera inscrit au plan de développement du réseau routier du ministère des Transports, au stade d' « avant-projet préliminaire ». Plusieurs étapes doivent être franchies avant son inscription au plan d'équipement (programmation quinquennale).

Actuellement, l'échéancier de travail établi de façon préliminaire prévoit le dépôt de l'étude d'impact au Ministre de l'environnement en 2005. Les étapes des plans et devis, des acquisitions et de la libération de l'emprise pourront être mises en œuvre selon un échéancier établi en fonction des contraintes techniques, des priorités et des disponibilités budgétaires une fois le décret d'autorisation de construction obtenu.

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.

Le projet faisant l'objet du présent avis de projet constitue un complément de la dernière phase du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73).

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. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Le ministère prévoit au moins une rencontre publique d'information et de consultation publique en cours d'étude.

Cette rencontre publique aura lieu une fois que les inventaires du milieu et les analyses environnementales préliminaires auront été réalisés et que le tracé aura été optimisé.

Le cas échéant, une autre rencontre publique pourra avoir lieu en fin d'étude et présentera les résultats des dernières optimisations du tracé ainsi que son évaluation environnementale et les mesures d'atténuation que le Ministère entend réaliser pour réduire les impacts du projet.

13. Remarques

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

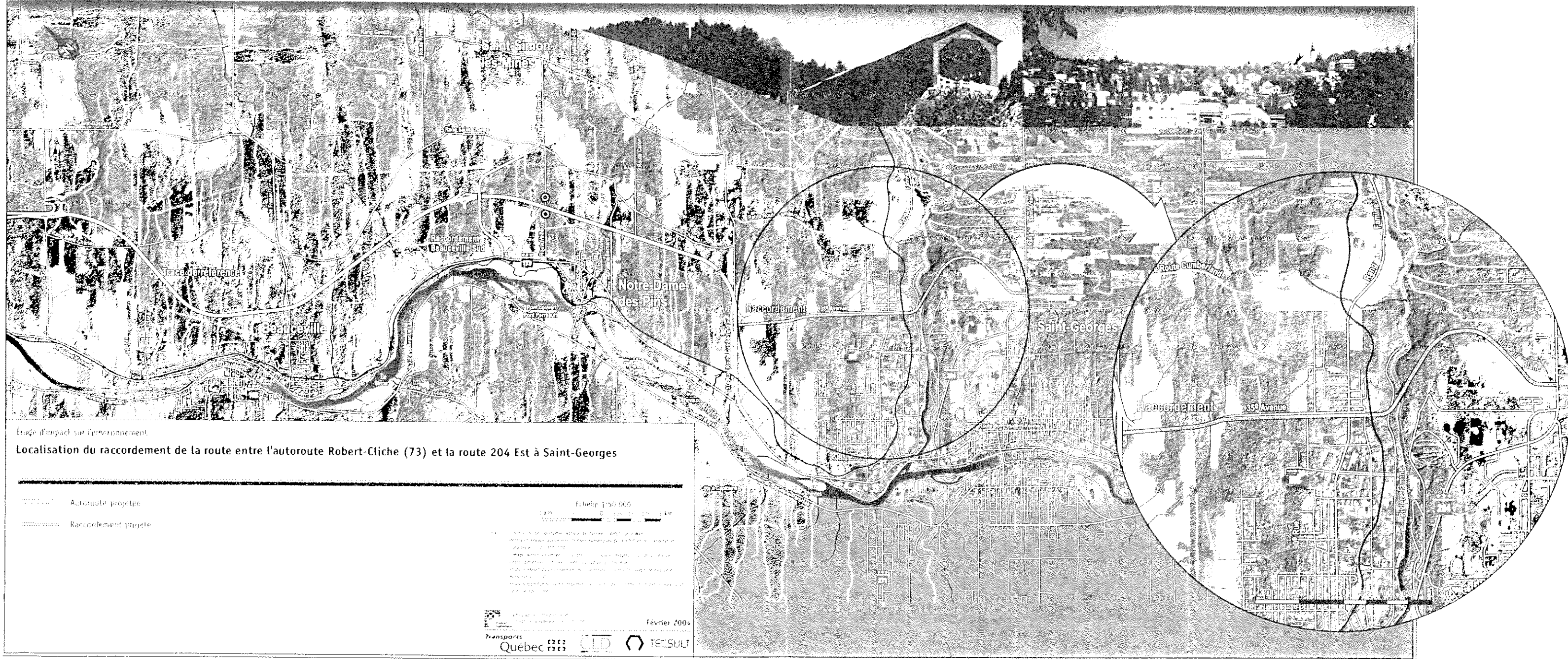
Le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche est sans contredit une priorité pour tous les intervenants régionaux. Les schémas d'aménagement des deux MRC impliquées en font mention. Il est également inscrit comme « priorité régionale » au plan stratégique du Conseil régional de concertation et de développement de la Chaudière-Appalaches (CRCDCA). Un regroupement de gens d'affaires de la Beauce, « Les Amis de l'autoroute », a été formé pour faire des pressions sur le gouvernement et assurer un suivi continu du cheminement du dossier.

Plusieurs de ces intervenants conviennent que les problèmes de circulation dans le secteur de la 90^e rue et du pont de la rivière Famine sont tels que le prolongement de l'autoroute jusqu'à l'entrée nord de Saint-Georges doit être complété par d'autres aménagements routiers. Ces derniers ont d'ailleurs rencontré le Ministre, monsieur Yvon Marcoux en juin 2003 pour l'entretenir de cette problématique.

La construction d'un raccordement additionnel constitue une solution complémentaire et nécessaire à l'atteinte des objectifs visés par le Ministère avec le prolongement de l'autoroute 73.

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

Signé le par



Étude d'impact sur l'environnement

Localisation du raccordement de la route entre l'autoroute Robert-Cliche (73) et la route 204 Est à Saint-Georges

- Autoroute projetée
- Raccordement projeté

Échelle 1:50 000

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

1 km

Projet de loi 100, Loi sur l'accès à l'information

Document communiqué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information

Document communiqué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information

Document communiqué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information

Document communiqué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information

Document communiqué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information