

---

---

## RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

---



Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Date	Signataire : Nom, prénom	Nbre pages
1.	Agence de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches	Direction régionale de la Chaudière-Appalaches	2 août 2006	Simon Arbour	5 pages.
2.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction régionale de la Chaudière-Appalaches	8 décembre 2006	Hélène Lathière	2 pages.
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	14 décembre 2006	Guy Sanjacion André Morasse	4 pages.
4.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches et du Nunavik	29 juin 2006	Hélène Chagnou	2 pages.
5.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches et du Nunavik	7 décembre 2006	Hélène Chagnou Claude A. Ferland	1 page.
6.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction régionale de la Chaudière-Appalaches	20 juin 2006	Pierre Baril	2 pages.
7.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Service de la coordination et des orientations	12 janvier 2007	Marcel Grenier Raymond Jéudi	2 pages.
8.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Service de la coordination et des orientations	24 juillet 2006	Marcel Grenier	4 pages.
9.	Ministère de l'Environnement	Direction du patrimoine écologique et du développement durable	19 mai 2004	Léopold Gaudreau	1 page.
10.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air	16 juin 2006	Michel Goulet Jean-Pierre Lefebvre	7 pages.
11.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air	13 décembre 2006	Michel Goulet Jean-Pierre Lefebvre	3 pages.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches	7 juillet 2006	Esher Poire	5 pages.
13.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches	14 décembre 2006	Jean-François Boulet	2 pages.



Le 2 août 2006

Monsieur Guy Sanfaçon  
Direction de la protection de la santé publique  
Ministère de la Santé et des Services sociaux  
1075, chemin Sainte-Foy  
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Analyse, d'un point de vue de santé publique, de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges  
Dossier # 3211-05-415

---

Monsieur,

En réponse à votre demande dans votre correspondance du 5 juin dernier, nous vous faisons parvenir notre analyse, d'un point de vue de santé publique, de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges.

Telle que soumise, nous estimons que l'étude d'impact environnemental nous apparaît comme ayant été faite selon les règles de l'art et nous jugeons l'étude recevable pour son dépôt officiel auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Cependant, plusieurs éléments méritent d'être précisés ou complétés dans cette étude afin de poursuivre son analyse d'un point de vue de santé publique.

Les précisions que nous souhaitons obtenir portent notamment sur la description du milieu récepteur, la description du projet et l'évaluation de ses impacts. Nos questions et commentaires concernent plus particulièrement l'alimentation en eau potable, l'érosion des sols, la qualité de l'air et l'ambiance sonore, de même que les risques de collision avec la grande faune dans le secteur de la rivière Famine.

À ce stade-ci, nous estimons donc, d'un point de vue de santé publique, que l'étude d'impact sur l'environnement est recevable mais qu'elle nécessite des renseignements supplémentaires.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Simon Arbour, biol. M. Sc.  
Agent de planification, de programmation et de recherche  
Équipe santé et environnement

SA/cc

P. j. Annexe

**PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73  
JUSQU'À LA ROUTE 204 EST À SAINT-GEORGES  
Dossier # 3211-05-415**

**Analyse, d'un point de vue de santé publique, de la recevabilité  
de l'étude d'impact sur l'environnement**

**QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

par Simon Arbour, biologiste M. Sc.  
Agent de planification, d'évaluation et de recherche  
Équipe Santé et environnement  
Direction de santé publique de la Chaudière-Appalaches

## **RÉSUMÉ**

Telle que soumise, l'étude d'impact environnemental concernant le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges apparaît comme ayant été faite selon les règles de l'art et nous jugeons l'étude recevable pour son dépôt officiel auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Cependant, plusieurs éléments méritent d'être précisés ou complétés dans cette étude afin de poursuivre son analyse d'un point de vue de santé publique.

Les précisions que nous souhaitons obtenir portent notamment sur la description du milieu récepteur, la description du projet et l'évaluation de ses impacts. Nos questions et commentaires concernent plus particulièrement l'alimentation en eau potable, l'érosion des sols, la qualité de l'air et l'ambiance sonore, de même que les risques de collision avec la grande faune dans le secteur de la rivière Famine.

À ce stade-ci, nous estimons donc, d'un point de vue de santé publique, que l'étude d'impact sur l'environnement est recevable mais qu'elle nécessite des renseignements supplémentaires.

## **COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES**

### **CHAPITRE 4 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR**

#### **4.2 Milieu naturel**

##### **4.2.3 Climat**

Le promoteur devrait présenter des informations au sujet de la direction des vents dominants dans la zone d'étude, ainsi que sur l'occurrence d'événements météorologiques susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité routière comme la présence de zones de brouillard ou de zones de forts vents latéraux, identifiées ou connues, pour le secteur du tracé privilégié. Advenant que les conditions météorologiques propres au secteur du tracé privilégié soient susceptibles d'avoir un impact significatif sur la sécurité routière, le promoteur devrait commenter cette situation et, au besoin, prévoir des mesures d'atténuation pouvant réduire ces impacts dans les chapitres 6 et 7.

### 4.3 Milieu humain

#### 4.3.4.8 Alimentation en eau potable et traitement des eaux usées

Le promoteur devrait fournir un tableau montrant le nombre et le type de puits individuels présents dans les zones sensibles (p. 81).

Le promoteur devra se référer aux normes du MDDEP pour l'interprétation des résultats de qualité de l'eau potable, ou à la norme de Santé Canada en l'absence de norme provinciale pour un paramètre en particulier (ex. chlorures, p. 82).

## CHAPITRE 6 OPTIMISATION DE LA VARIANTE RETENUE ET DESCRIPTION DU PROJET

### 6.3 Carrefour en T avec feux de circulation versus carrefour giratoire

Le promoteur devrait préciser la signification de certaines unités de mesure (ex. v/c) et de certains paramètres (ex. niveau de service B ou C) présentés dans le tableau 6.1 (p. 115).

Le promoteur devrait faire la correction dans le texte (p. 116, 2<sup>e</sup> par.) concernant les mentions des 37<sup>e</sup>, 40<sup>e</sup> et 41<sup>e</sup> rues; on devrait plutôt lire 37<sup>e</sup>, 40<sup>e</sup> et 41<sup>e</sup> avenues comme dans le tableau 6.3.

Le promoteur devrait présenter des statistiques comparatives des accidents routiers se produisant en présence d'un carrefour giratoire versus un carrefour en T avec feux de circulation, pour des débits de circulation comparables à ceux anticipés au carrefour projeté de l'autoroute 73 avec la route 204 Est.

## CHAPITRE 7 IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

### 7.1 Méthode d'identification et évaluation des impacts

#### 7.1.4 Importance de l'impact résiduel

La méthode proposée pour évaluer les impacts résiduels du projet (p. 128) ne permet pas d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées, puisqu'elles sont incluses avant l'évaluation de l'intensité de l'impact. Il serait préférable de présenter au lecteur une évaluation de l'importance d'un impact sur une composante avant et après la mise en place des mesures d'atténuation proposées, de manière à pouvoir juger de leur efficacité.

Le promoteur devrait fournir une grille d'analyse des impacts environnementaux permettant de mieux comprendre le cheminement menant à l'attribution des cotes d'importance des impacts.

### 7.2 Constitution de la grille d'interrelations

#### 7.2.1 Identification des sources d'impact

##### **Activités générales de construction**

Le promoteur devrait fournir des exemples de sites potentiels de dépôt des déblais (1 Mm<sup>3</sup>) dans le secteur prévu des travaux (p. 130). Y a-t-il un inventaire de ces sites qui a été mené ?

Le promoteur devra considérer l'impact du dynamitage sur les puits privés (colmatage) et sur les émissions fugitives de monoxyde de carbone dans les sous-sols des résidences se trouvant à proximité des sites de dynamitage.

## **7.4 Évaluation des impacts sur le milieu physique**

### *7.4.1.2 Risques de contamination des sols et impacts sur la sécurité des usagers et des populations riveraines lors d'accidents de la route*

Le promoteur devrait commenter l'impact d'un déversement de matières dangereuses (ex. hydrocarbures) qui surviendrait à la suite d'un accident survenu à la hauteur du pont de la rivière Famine ou d'un autre tributaire (p. 138). Il est important de considérer dans l'évaluation des impacts potentiels d'un déversement la présence en été d'un barrage gonflable sur la rivière Chaudière dont le réservoir constitue une importante aire de jeux aquatiques pour la population de Saint-Georges.

### *7.4.1.3 Érosion des sols*

Le promoteur peut-il fournir une estimation des pertes de sol par érosion hydrique et éolienne qui se produisent lors de la construction d'une autoroute, exprimées en kg de sol/ hectare/ an ou avec tout autre unité de mesure comparable, pour le secteur affecté par les travaux de construction ? Le promoteur devrait également indiquer quelle serait la proportion des pertes de sol qui se retrouveraient dans chacun des cours d'eau récepteurs (rivière Famine et autres tributaires). Il devrait aussi commenter l'impact de l'apport accru de sédiments dans ces cours d'eau, en particulier concernant l'accumulation de sédiments à l'embouchure de la rivière Famine, et les conséquences sur les risques d'inondation et d'embâcles qui pourraient survenir advenant une accumulation significative de sédiments dans la rivière Chaudière.

### *7.4.2.1 Dégradation de la qualité de l'eau de surface*

Parmi les mesures d'atténuation prévues pour protéger la qualité des eaux de surface et le régime hydrologique (tableau 7.3, p. 141), l'aménagement de fossés dirigeant les eaux de ruissellement en milieu forestier n'est pas mentionné. Aux abords de la rivière Famine et près des ruisseaux, les fossés de drainage pourront-ils être dirigés vers le milieu forestier ou bien dans des aménagements permettant la rétention des sédiments (ex. bassins de sédimentation). Cette mesure pourrait notamment contribuer à réduire l'incidence du transport de sédiments sur l'ensablement de l'embouchure de la rivière Famine à la hauteur de la rivière Chaudière, et ainsi des impacts additionnels sur les risques d'embâcles et d'inondations printanières au centre-ville de Saint-Georges.

## **7.5 Milieu biologique**

### **7.5.1 Végétation**

Le promoteur devrait prévoir une compensation pour la perte de superficie forestière productive de 16 hectares (tableau 7.5, p. 147), notamment en finançant des travaux additionnels de reboisement dans la région.

Le promoteur peut-il également commenter les risques d'exposition aux vents d'hiver sur la future autoroute dans les secteurs où il y a du déboisement prévu et en milieu agricole ?

## **7.6 Milieu humain**

### **7.6.1 Terrains et bâtiments**

Le promoteur devrait commenter l'impact psychosocial associé aux expropriations (ex. dépression, colère, conflits familiaux et communautaires, etc.).



### 7.6.3 Qualité de l'eau potable

Le promoteur devrait prévoir, parmi les mesures de compensation, la fourniture et l'entretien d'appareil de traitement de l'eau permettant d'éliminer les inconvénients découlant d'une présence excessive de chlorures dans l'eau potable (p. 178).

Est-ce qu'on a prévu le raccordement au réseau d'aqueduc municipal pour les résidants qui subiront une dégradation de la qualité et de la quantité de leur approvisionnement en eau potable ?

### 7.6.9 Qualité de l'air

Le promoteur devra commenter l'impact de l'accroissement de la circulation routière sur la qualité de l'air dans les secteurs avoisinants l'autoroute projeté et aux abords de l'intersection avec la route 204 Est.

L'auteur de l'étude d'impact mentionne que la qualité de l'air est bonne dans la région Chaudière-Appalaches. Il serait opportun de mentionner que des épisodes de smog peuvent survenir dans la région, notamment en Beauce durant la période estivale et même en période hivernale. Les données fournies par le réseau *Info-Smog* indiquent que la Beauce a presque toujours le pire indice de smog de toute la région Chaudière-Appalaches. Le promoteur peut-il présenter un tableau comparatif des résultats d'indices de smog pour la dernière année concernant la Beauce et la région Chaudière-Appalaches ? En présence d'une alerte au smog pour le territoire de Saint-Georges, y aura-t-il des mesures spécifiques de prévues pour éviter une dégradation accrue de la qualité de l'air durant la période de construction (ex. arrêt des travaux) ?

### 7.6.10 Ambiance sonore

Le promoteur devra fournir une carte de la modélisation sonore indiquant à l'aide de courbes isocontour les niveaux de bruits anticipés dans les secteurs de la 90<sup>e</sup> Rue et de la route 204 Est.

Le promoteur devrait commenter l'efficacité des écrans sonores et visuels comme mesure d'atténuation. Il devrait présenter des données sur le pourcentage de réduction du bruit obtenu par la mise en place des mesures d'atténuation (talus et écran végétaux) en se référant à d'autres expériences menées ailleurs au Québec.

À la page 201, l'auteur mentionne que le ralentissement de la circulation à l'arrivée du carrefour giratoire entraînera une diminution du bruit. A-t-on considéré l'impact de l'utilisation des freins-moteurs dans ces circonstances, notamment par les véhicules lourds, pour en arriver à cette affirmation ? Si non, il ya lieu de réviser cette évaluation.

### 7.6.11 Paysages

Le promoteur devrait présenter des simulations visuelles montrant l'impact de l'autoroute sur les champs visuels des résidants et des usagers de la 90<sup>e</sup> Rue et la route 204 Est.

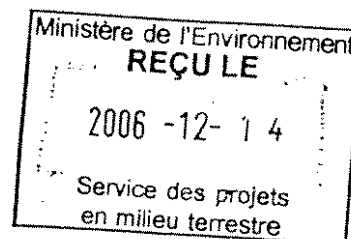
Dans le tableau 7.25 (p. 206), la signification de la mesure d'atténuation PAY10 n'est pas fournie.

### 7.6.12 Circulation routière

#### 7.6.12.1 *Risques de collision avec la grande faune*

Le promoteur devrait commenter la possibilité d'aménager un passage additionnel pour les cerfs dans le secteur sud du ravage, soit en bordure des terres agricoles à l'endroit où le passage des cerfs est plus important selon les informations fournies dans l'étude.

Lévis, le 8 décembre 2006



Madame Marie-Claude Théberge  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**AVIS : Avis du ministère de la Culture et des Communications  
Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à  
Saint-Georges (3211-05-415)**

---

Madame Théberge,

C'est avec attention que nous avons étudié l'étude d'impact sur l'environnement (questions et commentaires) en lien avec le projet cité en objet que vous nous avez faite parvenir le 1 décembre dernier. Nous avons abordé cette question sous l'angle des orientations gouvernementales en matière d'aménagement (1994) :

**Référence :**

*Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Ministère des Affaires municipales, Québec, 1994.*

Extrait du chapitre 2.2.3, L'amélioration du cadre bâti et naturel en milieux urbanisés

**ORIENTATION - Protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et éléments du milieu naturel en milieu urbanisé.**

Les attentes du Ministère en regard de cette orientation visent la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêts et des biens patrimoniaux.

De ce fait, le gouvernement incite les municipalités et les MRC à élaborer et à mettre en oeuvre des stratégies d'interventions relatives aux territoires d'intérêts et de biens patrimoniaux, à partir des pouvoirs et des outils de planification qui sont déjà à leur disposition. Il souhaite que les municipalités locales et régionales de comté interviennent prioritairement sur leurs propriétés à caractère patrimonial et incluent, dans le plan d'action du schéma d'aménagement, des mesures de protection et de mise en valeur des territoires d'intérêt et des biens patrimoniaux.

Les vestiges archéologiques constituent une ressource culturelle importante qui demande à être préservée et conservée. La protection des sites doit être considérée lors de la préparation d'interventions sur le terrain. Les MRC auraient donc avantage à prendre en compte la dimension archéologique dans la planification de l'aménagement de leur territoire.

Extrait du chapitre 3.8 – La mise en valeur du territoire à des fins touristiques

**ORIENTATION** - Assurer la contribution du secteur touristique au développement des régions par une mise en valeur accrue des attraits et des activités, axée sur la consolidation des produits touristiques prioritaires.

Le tourisme est une activité économique qui se caractérise par l'offre d'un produit où se combinent de multiples composantes: le patrimoine, les équipements culturels, les attraits et les sites naturels, (...). Il permet de diversifier la base économique des régions.

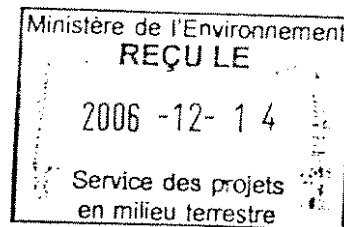
Les attentes du Ministère en regard de cette orientation visent l'application des pouvoirs municipaux en matière de protection des paysages et du patrimoine bâti (...) pour contribuer à la promotion d'un développement touristique harmonieux et au respect de la qualité de vie des communautés locales.

Par ailleurs, nous avons également considéré les études en fonction des autres valeurs que prônent le ministère de la Culture et des Communications, soit la préoccupation des paysages patrimoniaux et le développement de la culture dans une perspective de développement durable.

Ainsi, le ministère de la Culture et des Communications, via la Direction régionale de la Chaudière-Appalaches, considère que les renseignements présentés dans *L'Étude d'impact sur l'environnement. Réponses aux questions du MDDEP. Prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est, à Saint-Georges*, ont été traités de façon satisfaisante et valable, et ce, en accord avec l'ensemble des orientations du Ministère, relativement entre autres à la protection et à la mise en valeur des biens patrimoniaux incluant les sites archéologiques et les paysages.

La Directrice régionale,

  
Hélène Latérière



Québec, le 14 décembre 2006

Madame Marie-Claude Thériage, chef  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, boîte 83  
675, boul. René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Voici notre réponse à votre demande du 16 novembre 2006 relativement à l'analyse de la recevabilité du complément de l'étude d'impact sur l'environnement relativement au projet de prolongement de « l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges » (3211-05-415).

Tel que soumis dans l'ensemble, le document de réponses aux questions du MDDEP répond de façon satisfaisante aux questions et commentaires que nous avons soumis dans notre avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, document que nous vous avons acheminé en date du 2 août dernier. Nous estimons que l'étude d'impact sur l'environnement est recevable, d'un point de vue de santé publique. Toutefois, nous souhaiterions apporter quelques commentaires additionnels concernant l'alimentation en eau potable, l'ambiance sonore et le dynamitage.

Ces commentaires ont été préparés par la Direction de l'Agence de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches (lettre ci-jointe du 8 décembre 2006).

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

GS/MS/cq

*pour*



Guy Sanfaçon, Ph.D.  
Pharmacologue-Toxicologue  
Coordonnateur en santé environnementale  
Direction de la protection de la santé publique

Le 8 décembre 2006

Monsieur Guy Sanfaçon  
Coordonnateur en santé environnementale  
Direction de la protection de la santé publique  
Ministère de la Santé et des Services sociaux  
1075, chemin Sainte-Foy  
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet : Analyse, d'un point de vue de santé publique, du complément à l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges**  
**Dossier # 3211-05-415**

Monsieur,

En réponse à votre demande dans votre correspondance du 23 novembre dernier, nous vous faisons parvenir notre analyse, d'un point de vue de santé publique, de la recevabilité du complément à l'étude d'impact sur l'environnement (« ERRATUM » à l'étude d'impact et « Réponses aux questions du MDDEP ») déposée par le promoteur relativement au projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges.

Tel que soumis dans l'ensemble, le document de réponses aux questions du MDDEP répond de façon satisfaisante aux questions et commentaires que nous avons soumis dans notre avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, document que nous vous avons acheminé en date du 2 août dernier. Nous estimons donc, que l'étude d'impact sur l'environnement est recevable, d'un point de vue de santé publique. Toutefois, nous souhaiterions apporter quelques commentaires additionnels concernant l'alimentation en eau potable, l'ambiance sonore et le dynamitage.

En réponse à la question **QC 8** (page 16) du document « Réponses aux questions du MDDEP », le promoteur indique qu'« il n'y a pas de puits alimentant un réseau privé ou encore un réseau municipal à moins de 4 km du projet ». Pourtant, la figure 4.8 (page 83) de l'étude d'impact sur l'environnement localise deux réseaux d'eau potable privés à moins de 4 kilomètres du projet. Il serait souhaitable que le promoteur donne des précisions à cet effet.

Concernant le climat sonore, le promoteur maintient son affirmation à l'effet que le ralentissement de la circulation à l'arrivée du carrefour giratoire, entraînera une diminution du bruit et ce, malgré l'utilisation probable des freins-moteurs. Malgré ce fait, nous recommandons que le promoteur interdise l'utilisation des freins-moteurs dans la zone d'approche du carrefour giratoire (à moins d'une urgence). En effet, la problématique actuelle ne concerne pas tant le niveau sonore moyen, puisqu'il serait de toute façon assez bas, mais davantage les pointes de bruits qui perturberont le voisinage et pour lesquelles aucune mesure d'atténuation n'est proposée. De plus, nous suggérons au promoteur d'évaluer la possibilité d'aménager de véritables écrans antibruit à l'approche du carrefour giratoire, si le suivi des niveaux de bruits révèle une augmentation du climat sonore actuel de plus de 5 dB(A) le jour et de 3 dB(A) la nuit. À cet effet, nous tenons à souligner au promoteur que les valeurs de l'Organisation Mondiale de la santé (OMS) pour les niveaux sonores, sont celles que l'on devrait rechercher à respecter. Ainsi, il est recommandé que le niveau sonore moyen pendant le jour ne dépasse pas 50 dB(A) pour ne pas créer de nuisance dite modérée. Par contre, afin de se protéger de la nuisance ressentie à l'égard du bruit, laquelle peut induire des effets sur la santé (stress,

fatigue, difficultés de concentration, gêne pour la conversation, etc.), la notion de bruit émergent permet de limiter ces effets et ce, en tenant compte du bruit ambiant qui caractérise un milieu avant modifications. C'est la notion que la Direction de santé publique et de l'évaluation (DSPE) privilégie, c'est-à-dire en limitant l'augmentation du niveau sonore moyen à 5 dB(A) pendant le jour. Pour la nuit, afin de prévenir les troubles du sommeil et les effets sur la santé qui y sont associés, l'augmentation ne devrait pas dépasser en moyenne 3 dB(A). En comparaison, le niveau moyen suggéré pendant la nuit par l'OMS est de 45 dB(A) ou moins à l'extérieur d'une résidence [soit 30 dB(A) à l'intérieur de la chambre à coucher]. L'OMS indique que les niveaux qu'elle suggère peuvent être moindres en considérant le niveau sonore prévalant dans un milieu avant modifications.

Voici quelques exemples pour illustrer ces notions :

Exemples	Bruit actuel [dB(A)]	Période	Valeurs guides OMS [dB(A)]	Bruit émergent [dB(A)]	Niveau sonore moyen recommandé par la DSPE [dB(A)]
Ex. 1	47	Jour et soirée (7 h – 22 h)	50	+ 5	50
Ex. 2	44	Jour	50	+ 5	49
Ex. 3	41	Nuit (22 h – 7 h)	45 (ou moins)	+ 3	44
Ex. 4	52	Jour	50	+ 5	52

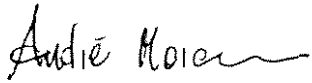
Pour la nuit, il y aurait aussi lieu de tenir compte des pointes de bruits (ex. : klaxons, freins-moteurs, crissements de pneus, etc.) qui, le plus souvent, occasionnent les périodes d'éveils et rendent le sommeil moins réparateur.

Toujours en lien avec la notion de climat sonore, le promoteur, dans « l'ERRATUM » à l'étude d'impact, soulève à la section 7.6.5.2 (page 192) que «... comme il le fait toujours avec les représentants des usagers de sentiers récréatifs, le Ministère participera à des discussions avec les représentants des clubs locaux de motoneiges et de VTT en vue de définir la meilleure façon d'assurer la pratique de leurs activités récréatives dans le secteur ». La DSPE est d'avis que ces discussions doivent également avoir lieu avec les autorités municipales afin de s'assurer que le déplacement des sentiers récréatifs n'aura pas d'impacts sonores significatifs pour les résidents en bordure de ces sentiers.

Par ailleurs, dans notre avis de recevabilité de l'étude d'impact, nous soulevons nos préoccupations relativement aux émissions fugitives de monoxyde de carbone (CO) suite aux travaux de dynamitage. Or, le document « Questions et commentaires » produit par le Ministère du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) ne soulève pas cette préoccupation auprès du promoteur. Nous tenons donc à indiquer à ce dernier qu'il a été démontré que l'utilisation d'explosifs à proximité de zones résidentielles peut être une source d'exposition de la population au CO. En ce qui concerne le projet actuel, compte tenu des distances entre le lieu des travaux aux explosifs et les résidences, nous sommes d'avis que le risque de migration du CO dans les habitations, lors du dynamitage au moment de la phase de construction, est faible mais réel. À ce sujet, l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST) a réalisé une recherche (MARTEL, Richard et coll., 2002) visant à identifier les mécanismes de dispersion du CO lors de travaux aux explosifs et à tester diverses techniques visant à limiter sa propagation dans le roc lors de tels travaux. On retrouve dans le rapport publié par l'IRSST, des recommandations précises sur les actions à mettre en place par les entrepreneurs lors de travaux aux explosifs.

Cette publication est disponible à l'adresse Internet suivante: [http://www.irsst.qc.ca/fr/publicationirsst\\_857.htm](http://www.irsst.qc.ca/fr/publicationirsst_857.htm). Nous souhaiterions que le promoteur informe les entrepreneurs en dynamitage du risque de migration du CO afin que ces derniers prennent les mesures appropriées.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations les meilleures.



André Morasse, géographe  
Agent de planification, de programmation et de recherche  
Équipe santé et environnement

AM/nb

Le 29 juin 2006

Madame Marie-Claude Théberge, chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet :           Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 à Saint-Georges (3211-05-415)**

Madame,

Nous avons bien reçu une copie de l'étude d'impact concernant le dossier ci-dessus mentionné ainsi que votre lettre, datée du 30 mai 2006, dans laquelle vous nous demandez de faire l'analyse de sa recevabilité.

Nous avons procédé à cet examen et nous vous avisons que nous ne pouvons, en ce qui a trait aux éléments liés à notre mandat, qualifier de recevable la version actuelle de l'étude. En effet, la directive qui concerne les projets routiers prévoit (chapitre 5) que l'étude doit présenter un important plan des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées.

Nous demandons qu'une préoccupation relative au plan de mesures d'urgence soit prise en compte par le promoteur dans une version révisée de l'étude d'impact.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Claude A Ferland, responsable de ce dossier. Vous pouvez le rejoindre au 418 643-2267 ou par courriel à [claud.ferland@misp.gouv.qc.ca](mailto:claud.ferland@misp.gouv.qc.ca).

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice régionale,



HÉLÈNE CHAGNON



Le 7 décembre 2006

Madame Marie-Claude Thèberge, chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet :           Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 à Saint-Georges (3211-05-415)**

---

Madame,

Nous avons bien reçu une copie des questions et commentaires adressés à l'initiateur du projet pour laquelle vous nous demandez de faire l'analyse de sa recevabilité.

Nous avons procédé à cet examen et nous vous avisons que, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Claude A Ferland, responsable de ce dossier. Vous pouvez le rejoindre par téléphone au 418-643-2267 ou par courriel à [claud.ferland@misp.gouv.qc.ca](mailto:claud.ferland@misp.gouv.qc.ca).

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Hélène Chagnon  
Directrice régionale

HC/CAF/sc

c.c. MM. Robert Lortie, chef -- Service du soutien aux régions  
Dave Castegan - Service du soutien aux régions  
Claude A. Ferland - Direction régionale de la sécurité civile

**DESTINATAIRE :** Madame Marie-Claude Théberge  
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre

**EXPÉDITEUR :** Pierre Baril  
Directeur régional par intérim

**DATE :** Le 20 juin 2006

**OBJET :** **Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 04 Est à Saint-Georges (3211-05-415)**

---

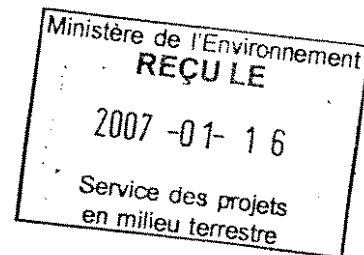
La Direction régionale de la Chaudière-Appalaches du MAMR a analysé l'étude d'impact sur l'environnement du prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges en considérant les éléments qui nous interpellent dans la Directive de votre ministère.

Plus particulièrement, notre Direction est interpellée concernant les éléments suivants :

- Les politiques et les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (Tableau 1, p. 8) :
  - Nous considérons que le promoteur a présenté un état de situation tout à fait conforme aux travaux récents et enjeux de l'aménagement et de l'urbanisme dans la Ville de Saint-Georges et dans la MRC de Beauce-Sartigan. La Ville et la MRC ont chacune démontré une volonté de favoriser la réalisation du prolongement de l'autoroute.
- L'utilisation actuelle et prévue du territoire en se référant aux lois, règlements et politiques et autres considérations (Tableau 2 page 11) :
  - Nous considérons que le promoteur a présenté un état de situation tout à fait conforme au contenu réglementaire (prise en considération du récent Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Georges de novembre 2006) ainsi que l'état des équipements publics municipaux dans la partie du territoire de la ville qui sera sous l'impact du projet. Notons aussi que le promoteur a retenu la position de la MRC sur le prolongement de l'autoroute dans son Schéma d'aménagement et de développement révisé en vigueur depuis avril 2005.

- Les affectations du territoire et le statut des propriétés (Tableau 3 page 13) :
  - Nous considérons que le promoteur a présenté un état de situation tout à fait conforme aux affectations du territoire et au statut des propriétés qui font l'objet du territoire sous l'étude d'impact.

En conclusion, la Direction régionale de la Chaudière-Appalaches du MAMR ne s'oppose pas au contenu de cette étude d'impact sur l'environnement, partie recevabilité, du prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges.



Le 12 janvier 2007

Madame Marie-Claude Thériberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 16 novembre 2006 concernant le projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges.

Après analyse des documents fournis par le promoteur, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) constate que globalement les aspects forestiers et fauniques ont été traités de façon satisfaisante. Toutefois, certaines précisions présentées dans la note jointe devraient être apportées à l'égard de l'herpétofaune.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Raymond Jeudi, du Service de la coordination et des orientations, au 627-6256, poste 3037.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef du service,



Marcel Grenier

p. j

# PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 JUSQU'À LA ROUTE 204 EST À SAINT-GEORGES

COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (MRNF)

---

## Commentaires relatifs à l'herpétofaune

La réponse à la question QC-4- Herpétofaune n'est pas satisfaisante. L'information détaillée demandée n'a été que partiellement fournie. Le promoteur fait référence à un rapport qui n'est pas disponible au moment de faire la présente analyse.

Les efforts exigés pour traiter adéquatement le thème de l'herpétofaune sont d'autant plus nécessaires que la tortue des bois, la salamandre à quatre orteils et la grenouille des marais ont été repérées dans le secteur. De plus, des espèces à statut précaire dans la région de Chaudière-Appalaches, comme la tortue peinte, la tortue serpentine, la salamandre pourpre et la couleuvre à collier pourraient également être présentes dans l'aire d'étude. Aussi, il a été constaté par les expert du ministère des Ressources naturelles et de la Faune que les conditions prévalentes et les méthodes utilisées lors des inventaires ne permettent pas de déceler toutes ces espèces.

Pour toute question concernant les aspects fauniques, vous pouvez joindre M. Normand Latour, de la Direction de l'aménagement de la faune, Chaudière-Appalaches, au 418 832-7222, poste 241.

Le 12 janvier 2007

Le 24 juillet 2006

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 30 mai 2006 concernant le projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges.

Après analyse des documents fournis par le promoteur, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) constate que certaines précisions devraient être apportées à l'égard des aspects fauniques. Le document joint présente les questions et commentaires qui pourront être adressés au promoteur.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Raymond Jeudi, du Service de la coordination et des orientations, au 627-6256, poste 3037.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef de service,



Marcel Grenier

MG/RJ/dp

P. J

**PROJET DE PROLONGEMENT  
DE L'AUTOROUTE 73 JUSQU'À LA ROUTE 204 EST À SAINT-GEORGES**

**Commentaires du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF)**

---

**COMMENTAIRES RELATIFS À LA GRANDE FAUNE**

- En ce qui concerne l'orignal, l'information mentionnée à la page 52 doit être corrigée. Un inventaire aérien de la population d'orignaux de la zone de chasse 3 a été réalisé au cours de l'hiver 2005. La densité moyenne après chasse a été estimée à environ six orignaux par 10 km<sup>2</sup> d'habitat (Réf : Desjardins S. et B. Langevin. 2006. Inventaire aérien de l'orignal dans la zone de chasse 3 à l'hiver 2005. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction de l'aménagement de la faune de la Chaudière-Appalaches. 22 p.). Le Ministère considère que la densité est plus faible en périphérie des zones urbaines comme à Saint-Georges.
- Selon les évaluations réalisées dans le cadre de l'élaboration des plans de gestion 1998-2002 et 2006-2013, la densité d'ours noirs dans la zone de chasse 3 aurait connu une légère augmentation, passant de 1,2 ours/10 km<sup>2</sup> d'habitat en 1995 (environ 600 ours) à 1,4 ours/10 km<sup>2</sup> d'habitat en 2003 (environ 700 ours). Toutefois, l'habitat en périphérie des zones urbaines comme à Saint-Georges est moins favorable à cette espèce.
- En ce qui concerne le cerf de Virginie, l'étude d'impact n'illustre que le contour de l'habitat, tel qu'il est délimité sur les cartes d'habitats fauniques publiées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (figure 4.4). À la page 51, il y aurait lieu de préciser que ce contour constitue le coeur du ravage, soit la partie de l'habitat la plus intensivement utilisée par les cerfs d'une année à l'autre. Les boisés au pourtour de l'aire de confinement sont aussi fréquentés par les cerfs. Le taux de fréquentation varie selon les conditions d'enneigement et l'évolution des peuplements forestiers dans le temps en termes de qualité d'habitat. Ainsi, au cours de survols aériens effectués le 25 février 2005 et le 6 mars 2006, le MRNF a pu constater que les boisés situés au nord de la rivière Famine, de part et d'autre de l'emprise projetée, étaient fréquentés par les cerfs. Il y serait pertinent d'illustrer les contours de l'habitat utilisé tel qu'il est circonscrit par le MRNF au cours de ces survols. Le ministère des Transports dispose déjà de ces informations.
- Pour ce qui est de la variante retenue, le MRNF considère que dans les circonstances, il s'agit de celle ayant le moins d'impact pour le ravage (moindre superficie d'habitat enclavé). L'étude mentionne que le passage de l'autoroute dans le ravage de la rivière Famine occasionnera une perte permanente d'habitat

de 9,7 ha (p. 158). Ce ravage est un habitat faunique reconnu et cartographié depuis 1989. Dans un tel cas, le Ministère applique le principe d'aucune perte nette d'habitats et a comme politique d'exiger une compensation. Étant donné qu'il est impossible de penser construire ou réaménager de toutes pièces un ravage de cerfs, une compensation financière est exigée. Dans ce cas précis, le ministère des Transports participe à une entente spécifique de régionalisation visant la gestion intégrée du cerf de Virginie dans la région de la Chaudière-Appalaches. Le MRNF considère que cette contribution constitue une compensation adéquate.

- L'étude ne prévoit pas de mesures d'atténuation en période de construction. Dans l'aire de confinement, au sud de la rivière Famine, il faudrait éviter de faire les travaux en période de confinement des cerfs, soit du début décembre au début avril.
- Il est prévu d'installer une clôture, de part et d'autre de l'emprise sur une longueur d'un kilomètre au sud de la rivière Famine pour diminuer le risque de collisions avec les cerfs (p. 210). Compte tenu des connaissances acquises sur le ravage de la rivière Calway et de la relative étanchéité de ces clôtures, il faudra aussi prévoir des structures permettant aux cerfs de quitter l'emprise si jamais ils réussissaient à y pénétrer.
- Enfin, d'autres mesures s'adressant davantage aux usagers de la route devraient être envisagées, telles qu'une signalisation particulière, l'éclairage de la route et de ses abords, ainsi qu'une campagne de communication et de sensibilisation.

#### COMMENTAIRES RELATIFS À LA FAUNE AQUATIQUE

- Le tableau 7.3 (p. 141) fait état d'épandage de sels et d'abrasifs. Pourtant, dans les sections 7.4.2 (p. 140), 7.4.2.2 (p. 142), et 7.5.2.3 (p. 155) le promoteur ne traite que de l'impact des chlorures.
  - Qu'en est-il des abrasifs lorsque la route sera ouverte à la circulation?
  - Appréhende-t-on une quantité importante de matériel fin se déversant dans les cours d'eau?
  - Y aurait-il des mesures pour éviter un ensablement de ces derniers dû à l'usage des abrasifs?
- À la section 7.4.2.1 (p. 142), il est dit que le régime hydrologique des cours d'eau, autres que la rivière Famine, ne favorise pas le transport de sédiment. Le MRNF souligne que l'ensablement d'un cours d'eau au site même d'une intervention n'est pas souhaitable. En conséquence, le promoteur doit prendre les mesures nécessaires pour éviter l'apport de sédiment dans les cours d'eau concernés.
- Le seul endroit où est mentionné le déplacement éventuel de cours d'eau est à l'intérieur d'une mesure d'atténuation (POI6) qui apparaît au tableau 7.6 (p. 151). Le

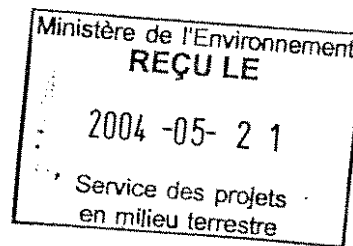


MRNF estime que l'ampleur de l'impact potentiel du détournement d'un cours d'eau justifie que ce sujet soit traité d'une manière plus explicite. Une telle mesure ne devrait d'ailleurs être utilisée que lorsque le contournement du cours d'eau devient inévitable. Ainsi, le promoteur devrait tenir compte de cette réserve et justifier le choix de détourner un cours d'eau.

- La rivière Famine abrite une espèce sportive, soit la perchaude. Dans de tels cas, le MRNF exige le respect d'une période de restriction visant à protéger la reproduction des espèces sensibles et sportives. Dans le cas de la perchaude, les travaux doivent être réalisés en dehors de la période du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> juillet. Il y aurait lieu de connaître si le promoteur entend respecter cette période de restriction ou dans le cas contraire, s'il envisage des mesures de compensation.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Raymond Jeudi, du Service de la coordination et des orientations, au 627-6256, poste 3037

Le 24 juillet 2006



DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Linda Tapin  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 19 mai 2004

OBJET : Avis relatif au projet de « route de raccordement entre l'autoroute Robert Cliche (73) et la route 204 Est sur le territoire de la ville de Saint-Georges »  
V/R : 3211-11-415 - N/R : 5145-04-18 (D/A-252)

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 28 avril 2004 en vue de l'acceptabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent pas une problématique dans le présent dossier. En effet, notre Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec ne recense aucune mention d'intérêt pour le secteur à l'étude et juge le potentiel pour de telles espèces inexistant ou très faible.

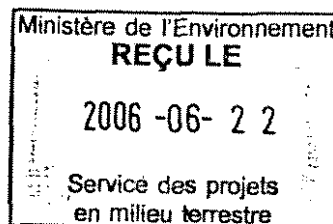
Nous suggérons donc que les exigences relatives aux plantes menacées ou vulnérables soient retirées du projet. Par conséquent, il ne nous apparaît pas opportun d'être sollicités lors des étapes ultérieures de consultation ni de recevoir les documents futurs afférents à ce projet.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo



**DESTINATAIRE :** Madame Marie-Claude Théberge  
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre

**DATE :** Le 16 juin 2006

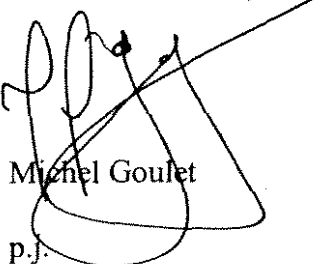
**OBJET :** **Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges**  
V/Réf. : 3211-05-415  
N/Réf. : SQA 644

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet mentionné ci-dessus.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Le chef de service,



Michel Goulet

P.J.

MG/sv



## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service  
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 15 juin 2006

OBJET : Avis de recevabilité

**Prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est**

---

### COMMANDE REÇUE

Le 30 mai 2006, Madame Marie-Claude Théberge, chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier la recevabilité de l'étude d'évaluation environnementale du projet identifié en objet.

On nous demande d'indiquer pour le volet qui relève de notre champ de compétence, c'est-à-dire les questions acoustiques, « *si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif)* ». Ce projet avait fait l'objet d'une directive ministérielle d'avril 2004 (n° 3211-05-415). La question des nuisances par le bruit pendant la durée des travaux ainsi que les changements sonores attendus à la suite de la mise en service du nouveau tronçon autoroutier font partie des impacts du projet pour lesquels l'initiateur doit porter attention dans son évaluation environnementale en vertu de ladite directive.

### NATURE DU PROJET

Le rapport principal de l'analyse des impacts a été réalisé par « GÉNIVAR Groupe conseil inc. » et est daté d'avril 2006. Le projet tel que décrit consiste au choix d'un tracé à partir de deux variantes précises dans le but de prolonger l'autoroute 73 depuis la 74<sup>e</sup> rue à Saint-Georges de Beauce jusqu'à la route 204 Est (R-204E). Même si la grande majorité des mouvements de la circulation recensés sont des déplacements

...2

locaux dont l'origine et la destination se situent dans la ville de Saint-Georges, l'initiateur fait le choix de construire une autoroute plus à l'est, à l'extérieur du territoire urbanisé. Pourtant, les projections de circulation fournies indiquent que « *plus l'intersection avec la R-204E sera éloignée du périmètre urbain, moins l'autoroute sera utilisée par les résidents de la ville de Saint-Georges à partir de la R-204E* ». Cela dit, les usagers de la route auront ainsi une alternative pour traverser le seul pont disponible sur la rivière Famine dans l'axe nord-sud.

Un tronçon de la voie rapide d'un peu plus de quatre kilomètres sera donc construit ainsi que trois ponts dont un de 150 mètres de longueur au-dessus de la rivière Famine (chapitre 6.5).

## **ÉLÉMENTS AU DOSSIER**

L'étude du climat sonore réalisée se concentre sur une bande de 300 mètres de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (chapitre 3.2.1.2). Un inventaire du climat sonore ainsi que des simulations sonores ont été réalisés par « Acoustec inc. » (annexe 6). Des rues collectrices hors de cette bande ont aussi fait l'objet de simulations de leur climat sonore à long terme. Les auteurs du rapport final indiquent que « l'approche de planification intégrée a été appliquée (chapitre 4.3.9) » dans leur étude eu égard à la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports (MTQ). Le projet met donc en application des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles à partir du moment où l'impact sonore est jugé préoccupant par l'initiateur. Les données révèlent que c'est déjà le cas au point de jonction du projet avec la route R-204E (relevé n° 19).

- **Procédure de collecte des données**

L'instrumentation utilisée, la calibration de l'appareillage et les conditions météo rencontrées pendant la prise des mesures sonores respectent les règles de l'art. Le calibrage et les simulations sonores effectuées à l'aide d'un modèle informatique reconnu par le MTQ font en sorte que les résultats présentés soient considérés fiables.

- **Climat sonore actuel**

Trois points de mesure ont fait l'objet de relevés sonores à l'été 2003 (tableau 4.23). Un comptage des véhicules routiers a eu lieu pendant la durée des relevés. Le site de jonction de l'autoroute avec l'intersection de la R-204E possède un environnement sonore déjà dominé par le bruit routier. Le dénombrement ainsi que la localisation des résidences les plus affectées par le bruit ont été effectués selon l'échelle de perturbation établie par le MTQ (tableau 4.24 et figure 4.11).

- **Climat sonore à l'ouverture**

Des modélisations à l'aide d'un logiciel reconnu ont été effectuées pour le type d'intersection suggéré et le tracé retenu pour l'année 2011 (annexe 3) et illustré sur plan (annexe 4), soit l'année de sa mise en service. Cette estimation de l'environnement sonore des rues les plus touchées a aussi été faite dans le cas où le projet ne serait pas réalisé.

- **Climat sonore 10 ans après l'ouverture**

Les mêmes modélisations ont été effectuées pour l'année 2021 avec ou sans la réalisation du prolongement (annexe 3) et sont illustrées sur plans (annexe 4).

- **Identification des mesures d'atténuation (volet construction)**

Cette question est abordée de façon succincte (chapitre 7.6.10.1) et l'importance de son impact est qualifiée de mineure. L'isolement du tracé hors des zones urbanisées explique cette position. Le tableau 7.24 identifie les deux mesures d'atténuation prévues pendant la période de construction. Le consultant en acoustique reprend cependant à son compte une liste de mesures apparentées à cette fin (chapitre 16.0).

- **Identification des mesures d'atténuation (volet exploitation)**

Les changements du niveau de bruit en période d'utilisation du prolongement (chapitre 7.6.10.2) justifient les mesures d'atténuations qui seront apportées pour minimiser la détérioration du climat sonore des endroits sensibles. L'initiateur confirme ainsi l'ajout de quatre talus antibruit d'une longueur totale de 822 mètres, l'encaissement de l'autoroute à la hauteur de la 90<sup>e</sup> rue ainsi que le choix d'un carrefour giratoire comme géométrie des routes au point de jonction avec le réseau et finalement, le déplacement vers le nord de l'axe de la R-204E afin d'éloigner certaines résidences (tableau 6.5).

- **Suivi environnemental**

La conclusion du rapport final (chapitre 9.) confirme que le bruit fait partie des inconvénients associés aux travaux qui seront subis par les résidents. Pendant les travaux de construction, on ne réfère pas à aucun seuil sonore maximum auquel l'entrepreneur sera astreint. Aucun devis spécifique destiné à l'adjudicataire n'est annoncé en rapport au contrôle du bruit sur ses chantiers.

Le MTQ confirme (chapitre 8.2.5) le suivi des impacts sonores un an après l'ouverture de même que 5 et 10 ans après cette date. Des mesures d'atténuation additionnelles seront éventuellement proposées si la politique du MTQ n'est pas respectée.

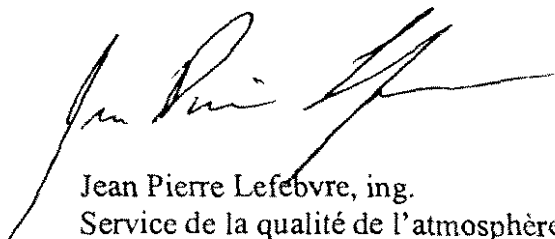
- **Pratiques administratives du MDDEP en bruit routier et les chantiers**

Les balises recommandées (en terme de  $L_{Aeq,12h}$  le jour et  $L_{Aeq,1h}$  la nuit) dans les lignes directrices applicables aux chantiers de construction des Politiques sectorielles sur le bruit communautaire du MDDEP, n'ont pas été abordées par les auteurs. Pour l'ensemble du territoire couvert, le critère sonore du MTQ ( $L_{Aeq,24h}$ ) a été le seul indice considéré pour établir les impacts. Les objectifs de bruit ambiant recherchés par notre ministère pour les abords des nouveaux tronçons des projets routiers réfèrent à des seuils sonores maximums le jour ( $L_{Aeq,12h}$ ), le soir ( $L_{Aeq,3h}$ ) ainsi que la nuit ( $L_{Aeq,9h}$ ). Ce dernier est recommandé pour favoriser la protection du sommeil. Il faut par contre reconnaître que dans sa forme actuelle, le projet prévoit que plusieurs bâtiments vont être acquis ou bien déplacés (figure 6.4). Ceux-ci constituent effectivement la partie du parc immobilier touchée par le projet la plus exposée au bruit occasionné par l'important trafic routier déjà constaté ainsi que du futur chantier de construction.

## CONCLUSION

Le volet étude d'impact du climat sonore n'est donc pas recevable en ce qui concerne l'information réclamée à l'initiateur selon la directive ministérielle. Dans sa forme actuelle, les indices spécifiés à la directive qui permettent de vérifier le respect des objectifs de la pratique administrative poursuivie par le MDDEP, n'ont pas été pris en compte dans le cadre de l'étude acoustique du rapport final tel que déposé.

C'est normalement à l'étape de l'analyse de la conformité environnementale que sera évaluée la concordance aux seuils de bruit ambiant que nous tentons d'appliquer au secteur résidentiel. Pour cela, l'initiateur doit révéler les seuils sonores maximums probables pendant la durée des travaux lorsqu'ils seront localisés près des zones urbanisées. Un rappel des objectifs recherchés par le MDDEP en matière de bruit communautaire est annexé à cette note afin de l'en informer officiellement



Jean Pierre Lefebvre, ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère

JPL/

## **Le bruit communautaire au Québec**

### **Politiques sectorielles**

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère  
du Développement durable, de l'Environnement et des  
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant  
d'un chantier de construction**

**(Mise à jour de mai 2005)**



### Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ( $L_{Aeq, 12h}$ ) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

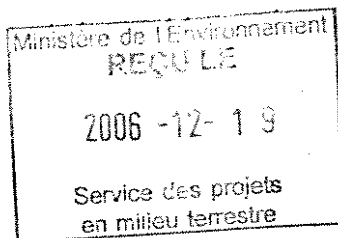
On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

### Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ( $L_{Aeq, 1h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ( $L_{Aeq, 1h}$ ) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ( $L_{Aeq, 3h}$ ) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.



Note

**DESTINATAIRE :** M<sup>me</sup> Marie-Claude Thériault, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

**DATE :** Le 13 décembre 2006

**OBJET :** **Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route  
204 Est à Saint-Georges**  
**V/Réf. : 3211-05-415**  
**N/Réf. : SQA 644**

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet mentionné ci-dessus.

Prenez note que j'appuie l'analyse de M. Lefebvre.

Le chef de service,

  
Michel Goulet

p.j.

MG/sv



## EXPERTISE TECHNIQUE

**DESTINATAIRE :** M. Michel Goulet, chef de service  
Service de la qualité de l'atmosphère

**EXPÉDITEUR :** Jean Pierre Lefebvre

**DATE :** 12 décembre 2006

**OBJET :** Avis de recevabilité pour le volet bruit  
Projet de prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route  
204 Est, à Saint-Georges  
Réf. : 3211-05-415  
N/Réf. : SQA 644

---

### 1. Commande reçue

Le 16 novembre dernier, M<sup>me</sup> Marie-Claude Thérberge, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, transmettait un document complémentaire sur le projet (intitulé erratum) ainsi que les réponses aux questions et commentaires transmis à l'initiateur par notre ministère, suite à l'analyse de recevabilité. Nous sommes donc invités à vérifier si les réponses reçues qu'il nous donne pour le volet climat sonore sont bien « *satisfaisantes et valables* ».

Le Service de la qualité de l'atmosphère avait produit un premier avis sur la recevabilité de ce projet le 15 juin 2006. Notre position avait alors été à l'effet que les informations étaient insuffisantes pour le volet chantier de construction. Les informations disponibles au regard de la mise en service du nouveau tronçon étaient quant à elles suffisantes.

...2

## 2. Analyse des nouveaux documents

### ○ Pages modifiées au rapport final (erratum)

Les modifications apportées à l'étude d'impact n'impliquent pas de changement aux informations relatives à l'étude acoustique. Donc, il ne modifie en rien notre premier avis, ni ne permet de compléter les informations qui avaient alors été réclamées.

### ○ Seuils sonores pendant les travaux

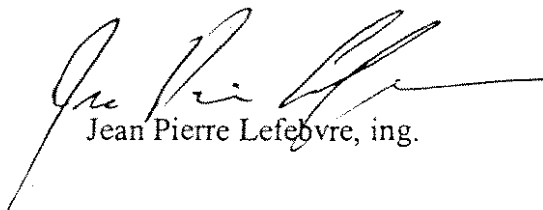
La question soulevée par notre ministère (Qc 31) aborde le dérangement des résidents durant la construction. L'initiateur a été invité à préciser les seuils sonores probables attendus pendant la durée du chantier de construction.

Dans sa réponse, il reprend les seuils maximums qu'impose le MTQ le jour, le soir ainsi que la nuit, dans ses clauses contractuelles de son devis de construction. Ces seuils sont moins stricts que ceux des lignes directrices que tente de faire respecter le MDDEP. L'importance de cet impact avait été jugée mineure (Rapport final, tableau 7.24) et la mesure prévue afin de limiter le dérangement, est d'effectuer les travaux bruyants le jour seulement. Il ne semble pas que l'initiateur veuille s'engager plus à fond face au potentiel attendu.

Dans les circonstances, il ne nous reste plus qu'à réclamer la présence des moyens d'insonorisation à caractère temporaire sur ses chantiers (écran et enceinte acoustique portative) ainsi que la désignation d'un responsable des plaintes où le voisinage pourra exprimer ses griefs quand une situation extrême se produit.

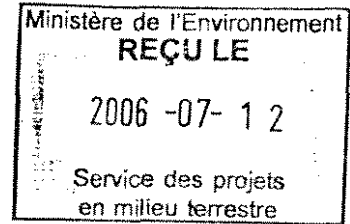
### ○ Modification du niveau de bruit en période d'utilisation

La réponse relative à l'évaluation de l'impact de l'utilisation des freins-moteurs est explicite (Qc 32). Cependant, il nous apparaît hasardeux de spéculer sur l'ampleur de son usage réel, une fois que la portion visée de ce tronçon d'autoroute va aboutir sur un carrefour giratoire. C'est à partir du suivi à long terme du climat sonore que la réponse exacte sera connue.



Jean Pierre Lefebvre, ing.

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge  
Chef de Service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales



DATE : Le 7 juillet 2006

N.Réf. 3211-12-01-00415-00

OBJET : Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de  
l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges

---

Tel que demandé en date du 30 mai 2006, veuillez trouver ci-joint les commentaires de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, bureau de la Chaudière-Appalaches relativement au projet cité en rubrique.

Pour toute information additionnelle, je vous invite à communiquer avec M<sup>me</sup> Marie-Line Pedneault au (418) 386-8000, poste 345.

La directrice adjointe par intérim,  
Secteurs hydrique et industriel

A handwritten signature in black ink, appearing to read "E. Poiré".

EP/MLP/nm

Esther Poiré

p. j.

c. c. M. Pierre Fortin, directeur régional  
M. Jean-François Boulet, directeur adjoint

COMMENTAIRES SUR LA RECEVABILITÉ DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE  
D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

PRÉPARÉS PAR  
LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ANALYSE ET DE L'EXPERTISE DE LA  
CAPITALE-NATIONALE ET DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES  
DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET  
DES PARCS

CONCERNANT

L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT POUR LE PROLONGEMENT DE  
L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (73) JUSQU'À LA ROUTE 204 EST À  
SAINT-GEORGES

JUILLET 2006

La présente constitue la synthèse des commentaires de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, bureau de Sainte-Marie, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement à la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges, MRC de Beauce-Sartigan.

Dans ce document, la direction régionale indique, au meilleur de sa connaissance et selon ses champs de compétence, si tous les éléments requis par la directive du ministre de l'Environnement d'avril 2004 ont été traités et s'ils ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Il est à noter que les aspects touchant l'hydraulique et le milieu sonore ne sont pas inclus dans les commentaires.

## Hydrographie

### Section 4.2.2, Hydrographie :

Les principaux cours d'eau dans la zone d'étude sont énumérés. Préciser pourquoi le ruisseau Blanc n'est pas nommé. De plus, pourquoi les cours d'eau directement visés par le prolongement de l'autoroute ne sont-ils pas décrits (largeur au fond, profondeur, pente des talus, caractéristiques de l'écoulement et de la bande riveraine, etc.) ? À notre avis, la description du milieu, en particulier l'hydrographie, devrait préciser de façon plus détaillée les cours d'eau qui seront traversés par l'autoroute.

### Section 6.5, Description technique du projet :

Dans la section *Ouvrages d'art*, le tableau 6.2 présente les principales caractéristiques des ouvrages d'art concernés par le projet. À l'endroit du raccordement de l'autoroute à la route 204, traverse le ruisseau Blanc. Préciser pourquoi aucun ouvrage d'art n'est présenté dans le tableau 6.2 pour le ruisseau Blanc. Le même commentaire s'applique pour le tableau 6.5 qui présente les caractéristiques générales des infrastructures routières et projetées du tronçon étudié.

### Section 7.2.1.1, Traversée et réaménagement des cours d'eau, construction d'ouvrage d'art :

Au paragraphe c), il est mentionné qu'aucune pile ne sera construite dans le lit de la rivière ou dans la zone de récurrence 0-2 ans de la rivière Famine, tandis qu'au paragraphe d), il est mentionné que le prolongement de l'autoroute comprend la mise en place d'un pont avec une pile. Préciser de quel pont parle-t-on au paragraphe d) et si la pile sera présente dans le littoral.

## Alimentation en eau potable

### Section 4.3.4.8, Alimentation en eau potable et traitement des eaux usées :

On nous informe qu'il y a trois secteurs sensibles, que les résultats de qualité de l'eau provenant d'analyses sont préoccupants pour près des deux tiers des puits localisés dans ces secteurs et que 15 puits ont fait l'objet d'analyses en 2005.

Cependant, l'étude ne précise pas combien de puits ont été répertoriés dans chacun des secteurs sensibles, combien ont été analysés par secteur et si les puits présentant des problèmes de contamination sont distribués uniformément dans les secteurs sensibles ou principalement dans un secteur. L'étude devrait nous informer sur ces points. Aussi, pour chacun des secteurs sensibles, localiser clairement sur la carte



(figure 4.8 et/ou portion agrandie de cette carte) tous les puits répertoriés et identifier ceux qui ont des problèmes de contamination. Dans le cas d'un puits alimentant un réseau privé (plus d'une résidence), l'étude devrait indiquer le nombre de personnes desservies ainsi que le débit moyen journalier ( $m^3/j$ ) de l'ouvrage de captage.

#### Section 7.6.3.1, Risque de contamination des sources d'approvisionnement privées :

Au tableau 7.16, déterminer le nombre exact de résidences et de puits qui sont visés selon la localisation (chaînage).

#### Section 7.6.3.2, Rabattement de la nappe phréatique et impact sur la capacité de pompage :

Au tableau 7.15, déterminer le nombre exact de résidences et de puits qui sont visés selon la localisation (chaînage).

#### Section 8.2.1, Qualité de l'eau potable :

Préciser, selon les secteurs, si les puits à risque et les puits témoins sont localisés dans les mêmes aires d'alimentation. Si non, est-ce que les aires d'alimentation des puits témoins sont localisées à l'intérieur des limites de la zone d'étude. Dans tous les cas, localiser et identifier les puits témoins sur la carte (figure 4.8 et/ou portion agrandie de cette carte).

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 14 décembre 2006

OBJET : Réponses aux questions transmises – Recevabilité de l'étude  
d'impact sur l'environnement du Projet de prolongement de  
l'autoroute 73 jusqu'à la route 204 Est dans la ville de  
Saint-Georges

V/Réf. : 3211-05-415

N/Réf. : 3211-12-01-00415-00

---

La présente donne suite à votre demande d'avis datée du 16 novembre 2006 relativement au dossier cité en objet. Vous trouverez ci-dessous les commentaires de la direction régionale de l'analyse et de l'expertise sur le document complémentaire contenant les réponses aux questions du Ministère adressées à l'initiateur du projet.

L'initiateur du projet a répondu de façon satisfaisante à certaines interrogations de la direction régionale de l'analyse et de l'expertise ou s'est engagé à le faire à l'étape de l'avant-projet définitif. L'information manquante devra cependant être transmise au plus tard lors de l'analyse de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement qui suivra l'adoption du décret gouvernemental, s'il y a lieu.

Toutefois, les réponses concernant les éléments suivants sont insatisfaisantes.

#### Section 4.3.4.8. Alimentation en eau potable et traitement des eaux usées

Concernant la localisation des puits et l'identification de ceux qui sont contaminés, le consultant indique que l'information existe et qu'elle est disponible dans un rapport d'inventaire du Service géotechnique et géologique du ministère des Transports. Cependant, le consultant mentionne qu'étant donné le caractère privé de ce type d'information, il n'est pas possible de l'inclure sur une carte faisant partie du rapport de l'étude d'impact.

...2

Nous concevons que l'identification des puits actuellement contaminés puisse être à caractère privé, par contre, la localisation de l'ensemble des puits existants devrait être fournie. Tel que demandé dans notre note du 7 juillet 2006, une carte précisant la localisation de chacun des puits devrait être incluse au rapport de l'étude d'impact.

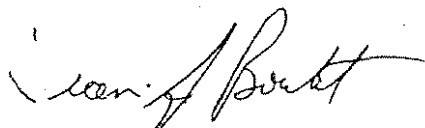
#### Section 7.6.3.1, Risque de contamination des sources d'approvisionnement privées

Dans sa réponse, le consultant mentionne que l'information disponible provient d'un relevé d'inventaire hydrogéologique qui sera complété ultérieurement, soit à l'étape de l'avant projet définitif. Dans le cadre de l'étude d'impact, il est justifié de connaître le nombre de résidences et de puits qui sont visés selon la localisation (chaînage). Nous réitérons donc notre demande en ce sens.

#### Section 7.6.3.2, Rabattement de la nappe phréatique et impact sur la capacité de pompage

Idem à la section 7.6.3.1.

Pour toute information supplémentaire, vous pouvez communiquer avec M. Pascal Sarrazin au 418 386-8000, poste 263.



Jean-François Boulet  
Directeur adjoint de la Chaudière-Appalaches

JFB/PS/nm

