

Saint-Romuald, le 26 octobre 2006

Monsieur Louis Dériger
Président de commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73)
entre Beauceville et Saint-Georges
Réponses aux questions et compléments d'informations
N/Référence : 154-82-0012 (20-3471-8212)

Monsieur,

Au cours de la première partie de l'audience publique concernant le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) qui s'est déroulée du 10 au 12 octobre dernier à Beauceville, la Commission a adressé au Ministère des questions et des demandes d'informations complémentaires auxquelles nous nous sommes engagés à répondre dans les meilleurs délais.

De manière à ne pas retarder l'envoi des réponses qui sont complétées, vous trouverez ci-joint un premier document intitulé « Annexe complémentaire » dans lequel nous traiterons des sujets suivants :

1. Retombées économiques du projet pour la région en termes d'emplois.
2. Distances des résidences les plus près du raccordement de la 74e Rue dans le secteur de la 35e Avenue et mesures d'atténuation particulières.
3. Échéancier de 2002 du MTQ (entériné par M. Jacques Baril).

Par ailleurs, puisque certaines questions demandent des réponses plus élaborées, le Ministère a préféré, pour y répondre, éditer quatre notes techniques distinctes qui vous parviendront dans les prochains jours. Ces notes sont les suivantes :

Note technique 1 : Complément à l'étude des caractéristiques hydrologiques du milieu et des impacts probables du projet.

Note technique 2 : Analyse technique et environnementale de la réfection du rang Saint-Charles.

Note technique 3 : Complément à l'étude sonore.

Note technique 4 : Complément à la mise à jour de l'étude d'opportunité.

En terminant, l'historique des coûts du projet entre 2002 et 2006 vous parviendra dans une correspondance ultérieure.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur,

Michel Labrie, ing.

ML/ML/fl

P.j. Annexe complémentaire

c.c. M^{me} Laurence Goesel, Tecsalt
MM. Normand Gauthier, Tecsalt
Luc Bilodeau, ing., chef du Service des inventaires et du plan
Jacques Bélanger, bio., coordonnateur

ANNEXE
COMPLÉMENTAIRE

**Préparée dans le cadre des
Audiences publiques**

Projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (A-73)

Entre Beauceville et Saint-Georges

Octobre 2006

Table des matières

Section 1 :

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET POUR LA RÉGION EN TERMES D'EMPLOIS	3
---	----------

Section 2 :

DISTANCE DES RÉSIDENCES LES PLUS PRÈS DU RACCORDEMENT DE LA 74E RUE DANS LE SECTEUR DE LA 35E AVENUE ET MESURES D'ATTÉNUATION PARTICULIÈRES.....	6
---	----------

Section 3 :

ÉCHÉANCIER DE 2002 DU MTQ	8
--	----------

Fiche 3 b :

Assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur	9
--	----------

Section □: RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET POUR LA RÉGION EN TERMES D'EMPLOIS

Retombées économiques globales du projet

Il est intéressant en premier lieu de quantifier les impacts du projet pour l'ensemble du Québec. L'évaluation des impacts génériques de la construction de routes au Québec se fait à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Selon le modèle de l'ISQ une dépense de 118 millions de dollars dans le secteur de la construction produit les impacts économiques indiqués au tableau suivant.

Tableau □: Retombées économiques globales selon le modèle intersectoriel du Québec

Catégorie	Effets directs	Effets indirects
Main-d'œuvre (années-personnes)	979	535
Salaires et gages avant impôts (\$)	34 886 000 \$	16 906 000 \$

Retombées économiques pour la région

Le Ministère tient en premier lieu à rappeler que les appels d'offres pour les travaux routiers suivent un processus entièrement public et transparent. Le Ministère n'a pas de politique de fractionnement des contrats en vue de favoriser des compagnies régionales. Une telle politique n'est pas nécessaire parce que dans les faits, l'entrepreneur adjudicataire du contrat de construction se choisira une panoplie de fournisseurs et de sous-traitants dont une bonne partie sera située dans la région d'accueil du projet.

Le Ministère réalise présentement un suivi des impacts économiques de la construction du tronçon de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville. Ce suivi a débuté en 2005 et se terminera en 2007. Bien que l'étude soit toujours en cours, certains résultats ont été compilés afin d'éclairer la Commission sur la question des retombées économiques.

Ainsi, des enquêtes auprès des commerces situés le long de la route 173 ainsi qu'auprès des entrepreneurs, de leurs sous-traitants et fournisseurs et de leurs employés, ont été réalisées en 2005 et en 2006 et seront réalisées en 2007.

Au cours de ces enquêtes, tous les commerces situés le long de la route 173 ont été rencontrés en personne, alors que les enquêtes auprès des sous-traitants, fournisseurs¹ ont été faites par téléphone. L'enquête auprès des employés des entrepreneurs a été réalisée par l'entremise des entrepreneurs qui ont transmis les questionnaires à leurs employés.

L'enquête auprès des commerces potentiellement affectés visait à caractériser les commerces et leur évolution dans le temps, ainsi qu'à évaluer les impacts anticipés par ces derniers. L'enquête auprès des sous-traitants et fournisseurs avait comme objectif de les caractériser et de mesurer l'impact du projet de construction sur leur chiffre d'affaire et sur la création d'emplois. Enfin, l'enquête auprès des employés des entrepreneurs a permis d'identifier la provenance de ces employés afin de mesurer les dépenses des employés ne résidant pas dans la région immédiate du projet et générant des retombées locales qui n'auraient pas eu lieu en l'absence du projet de prolongement de l'autoroute.

Entrepreneurs, sous-traitants et fournisseurs

En 2005, un seul entrepreneur travaillait au prolongement de l'A-73 alors que deux y travaillaient en 2006. L'entrepreneur actif en 2005 a utilisé 6 sous-traitants et 5 fournisseurs, alors que les entrepreneurs actifs en 2006 en ont utilisé un plus grand nombre, soit 36 sous-traitants et 6 fournisseurs. De façon générale, la grande majorité des sous-traitants et fournisseurs provenaient des régions de la Beauce, de Lévis et de Québec, c'est-à-dire des régions de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale. Dans les deux cas, la grande majorité (de 57% à 71%) des sous-traitants et fournisseurs étaient des entreprises avec des chiffres d'affaires supérieurs à 3 millions de dollars.

En 2005, les sous-traitants et fournisseurs ont créé 10 nouveaux emplois temporaires (pendant la construction). En 2006, ce nombre est passé à 65.

Les impacts anticipés sont positifs pendant la construction mais relativement petits pour les sous-traitants et les fournisseurs.

Employés des entrepreneurs

Le tableau 2 compare les caractéristiques des employés des entrepreneurs en 2005 et 2006.

¹ Un fournisseur a été défini comme étant une entreprise qui fournit des matériaux alors qu'un sous-traitants, comme une entreprise qui fournit des services.

Tableau 2 : Évolution des caractéristiques des employés des entrepreneurs

Caractéristique	En 2005	En 2006
Nombre d'employés	30	75
Lieu de résidence	Chaudière-Appalaches : 57% Capitale-Nationale : 29%	Plus dispersé Chaudière-Appalaches : 36% Capitale-Nationale : 21% et autres régions
Dépenses moyennes journalières des employés ne résidant pas dans la région	Très faibles Globalement = < 1% du chiffre d'affaire des commerces potentiellement touchés par le projet	Très faibles Globalement = 1,7% du chiffre d'affaire des commerces potentiellement touchés par le projet

Ainsi, on a constaté au cours des deux premières années de la construction du tronçon de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville que de 36 à 57 % de la main d'œuvre provenait de la région d'accueil du projet.

Section 2 : DISTANCE DES RÉSIDENCES LES PLUS PRÈS DU RACCORDEMENT DE LA 74^E RUE DANS LE SECTEUR DE LA 35^E AVENUE ET MESURES D'ATTÉNUATION PARTICULIÈRES

La figure de la page suivante présente la localisation des résidences et chalets dans le secteur de l'intersection de la 74^e Rue et de la 35^e Avenue. La maison la plus proche du raccordement via la 74^e Rue sera située à 175 m de ce raccordement.

D'après les simulations sonores effectuées et la grille d'évaluation du Ministère, la réalisation du projet n'entraînera aucun impact sonore fort ou moyen pour les résidences des abords de la 35^e Avenue. Au contraire, la réduction du trafic sur la 35^e Avenue (due au raccordement éventuel de la 25^e Avenue avec la 74^e Rue) devrait faire en sorte que 6 résidences situées sur la 35^e Avenue (au nord du raccordement via la 74^e Rue) bénéficient d'une réduction du niveau de bruit ambiant qui serait de l'ordre de 3 dBA en moyenne.

Au niveau visuel, on notera une altération de la qualité du paysage suite à l'insertion du raccordement. Les mesures d'atténuation proposées sont les suivantes :

- Minimiser le déboisement nécessaire à l'implantation de la route et favoriser l'intégration visuelle des talus de déblais/remblais en créant des pentes permettant la renaturalisation et ce, en continuité avec le caractère naturel du paysage qui encadre les vues des observateurs.
- Prévoir des aires de reboisement.

Par ailleurs, un autre impact concerne plus spécifiquement les usagers du raccordement via la 74^e Rue, mais la mesure d'atténuation éventuelle pourra intéresser les résidents de la 35^e Avenue. En effet, du fait de l'altération de la qualité des champs visuels des usagers du raccordement liée à la perception de la zone d'extraction (carrière) à la hauteur de la 35^e Avenue, une mesure d'atténuation proposée consiste à renaturaliser, dans la mesure du possible, le côté sud de l'emprise du raccordement via la 74^e Rue afin d'adoucir l'impact visuel de la carrière pour les usagers du raccordement via la 74^e Rue.

Etude d'impact sur l'environnement
Prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges
Distance entre le raccordement via la 74e Rue et les résidences les plus proches (35e Avenue)



Section 3 : ÉCHÉANCIER DE 2002 DU MTQ

L'échéancier dont a fait mention le maire de Ville Saint-Georges, monsieur Carette lors de la dernière soirée de la première partie des audiences le 12 octobre dernier est un document produit par la Ville de Saint-Georges. Selon cette dernière ce calendrier de réalisation est basé sur les annonces qu'auraient formulées messieurs Guy Chevrette et Jacques Baril à la suite de discussions qui ont eu lieu lors d'une rencontre au Lac-Portage et aux échanges en vue de la préparation de cette même rencontre.

Le Ministère n'a pas produit et n'a pas publié de calendrier de réalisation des travaux pour la construction de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges.

En octobre 2002, la Direction de la Chaudière-Appalaches a rendu publique son plan de transport qui comprenait un plan d'action (voir fiche 3b après). Aucun échéancier n'a été inscrit à ce plan d'action. En effet on peut y lire que « *La planification des travaux sera établie dès que les autorisations légales auront été émises.* »

Fiche 3 b : Assurer des liens routiers efficaces en soutien au commerce extérieur

Tronçon Beauveville - Saint-Georges

Le ministère des Transports projette la construction du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauveville et Saint-Georges sur une longueur de 16 km avec un raccordement à la route 173, à la hauteur de la route Cumberland, et le réaménagement à 4 voies contiguës de circulation de la route 173, sur une longueur de 3 km jusqu'à l'entrée nord de Saint-Georges. Même si le Ministère entend acquérir les terrains nécessaires pour la réalisation de l'ensemble du projet, la construction du prolongement de l'autoroute proprement dite consistera, à la première étape, à l'établissement d'une chaussée d'autoroute.

Ce projet, qui se situe au début du processus d'évaluation environnementale en vertu de la Loi sur la qualité de l'Environnement, doit faire l'objet d'une étude d'impact dont le mandat d'exécution a été octroyé à l'été 2002. Par ailleurs, il est prévu que celle-ci soit déposée au ministère de l'Environnement en 2004 en vue d'obtenir le décret de réalisation du prolongement de l'autoroute. Le Ministère procédera par la suite aux différents travaux préparatoires à la construction (confection des plans et devis, confection du plan d'acquisition, sondages, arpentages, acquisitions, déplacement des utilités publiques, etc.).

Coût total estimé : 84 M\$ *

* Les dépenses reliées aux études préparatoires exigeront des déboursés de l'ordre de 5,4 M\$ et sont prévues dans l'horizon du plan d'action (2003 - 2008). La planification des travaux sera établie dès que les autorisations légales auront été émises.



