

**Analyse technique et environnementale
de la réfection du rang Saint-Charles**

Note technique no 2

Prolongement de l'autoroute
Robert-Cliche (73)
entre Beauceville et Saint-Georges

Étude d'impact sur l'environnement

Novembre 2006



Tecsult Inc.

experts-conseils

4700, BOUL. WILFRID-HAMEL, QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G1P 2J9
TÉLÉPHONE : 418 871-2444 • TÉLÉCOPIEUR : 418 871-5868

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. NATURE ET OBJECTIFS DE LA PRÉSENTE NOTE TECHNIQUE.....	3
3. HISTORIQUE ET MISE EN CONTEXTE	7
4. TRONÇON A - ENTRE LA ROUTE DU GOLF ET LA 181 ^e RUE	10
4.1 Description technique	10
4.2 Impacts	11
5. TRONÇON B - ENTRE LA 181 ^e RUE ET LA ROUTE FRASER	14
5.1 Description technique	14
5.2 Impacts	15
6. COMPARAISON DES COÛTS.....	19
7. CONCLUSION.....	22

ANNEXE 1 – Correspondances

LISTE DES CARTES ET DES TABLEAUX

	Page
Carte 1.	Projet présenté dans l'étude d'impact4
Carte 2.	Réfection du rang Saint-Charles entre la route du Golf et la 181 ^e Rue.....5
Carte 3.	Réfection du rang Saint-Charles entre la 181 ^e Rue et la route Fraser6

Tableau 1.	Demandes adressées au ministère des Transports au cours de la première partie de l'audience publique.....1
Tableau 2.	Impacts des deux options analysées entre le sud de l'échangeur de la route du Golf (30+96) et le lien au parc industriel (181 ^e Rue)12
Tableau 3.	Impacts des deux options analysées entre la 181 ^e Rue et la route Fraser16
Tableau 4.	Estimation sommaire des coûts20

1. INTRODUCTION

Le 10 août 2006, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique du 2 octobre 2006 au 2 février 2007 relativement au projet du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges.

Conformément à la procédure établie, la première partie de cette audience s'est tenue les 10, 11 et 12 octobre 2006 au Club de golf de Beauceville. Lors de cette première partie, la Commission a demandé verbalement au porte-parole du ministère des Transports de lui fournir des informations additionnelles sur les sujets énumérés au tableau 1.

Tableau 1
Demandes adressées au ministère des Transports
au cours de la première partie de l'audience publique

Nature du document ou de l'information
1. Calculer l'apport supplémentaire de débit lié à l'autoroute lors de crues de 100 ans et plus pour les cours d'eau traversés par le tracé Ouest (débit actuel, débit avec l'autoroute et pourcentage d'augmentation)
2. Possibilité de mise à jour des données des débits de crues
3. Documenter l'option de la réfection d'une portion du rang Saint-Charles, impliquant l'abandon d'une portion de la voie de desserte actuellement prévue (faisabilité, aspects techniques, impacts appréhendés, détours, etc.)
4. Étude préliminaire sur l'impact des deux tracés sur le climat sonore
5. Révision de l'évaluation de l'impact sonore pour les deux tracés (localisation de toutes les habitations, nombre d'habitations touchées et mesures d'atténuation potentielles)
6. Mise à jour des taux d'accidents
7. Estimation des gains de temps en transport et des gains économiques pour les parcs industriels
8. Retombées économiques du projet pour la région en termes d'emplois
9. Historique des coûts du projet en 2002, 2004 et 2006 sur la même base (construction uniquement et total avec acquisitions)
10. Échéancier de 2002 du MTQ (entériné par M. Jacques Baril)
11. 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 réponse du Ministère à ces demandes prend la forme de correspondances et de quatre notes techniques publiées sous les titres suivants :

1. complément à l'étude des caractéristiques hydrologiques du milieu et des impacts probables du projet;
2. analyse technique et environnementale de la réfection du rang Saint-Charles;
3. complément à l'étude du climat sonore;
4. complément à la mise à jour de l'étude d'opportunité.

Ces notes techniques ont pour but de fournir des données additionnelles aux participants à l'audience en vue de les aider à rédiger leur mémoire, dont le dépôt est attendu le 3 novembre 2006. Elles permettront également aux membres de la Commission de raffiner leur analyse du projet.

Chaque note technique se limite au contenu complémentaire essentiel. Les limites des données utilisées et de l'analyse qui en est faite sont indiquées au besoin.

2. NATURE ET OBJECTIFS DE LA PRÉSENTE NOTE TECHNIQUE

La présente note technique vise à documenter l'option de réfection d'une portion du rang Saint-Charles, demandée par le maire de Beauceville lors de la première partie des audiences publiques le 11 octobre dernier, afin d'en évaluer les impacts.

Le rang Saint-Charles, qui est actuellement une voie rurale en gravier parallèle à l'ouest de l'autoroute, serait donc refait. Cette réfection, viserait à élargir et à paver cette voie, entre le chemin de la route du Golf et le futur lien au parc industriel (181^e Rue), ainsi qu'entre ce lien et la route Fraser. Selon le conseil de la Ville de Beauceville, les abords de ce rang, une fois celui-ci refait, pourraient éventuellement être développés à des fins commerciales.

Depuis la fin de la première partie de l'audience, des rencontres et des échanges d'information ont eu lieu entre les représentants du ministère des Transports et de la Ville de Beauceville afin de concilier un scénario alternatif pouvant être envisagé.

À cette fin, l'analyse de la réfection du rang Saint-Charles est divisée en deux sections :

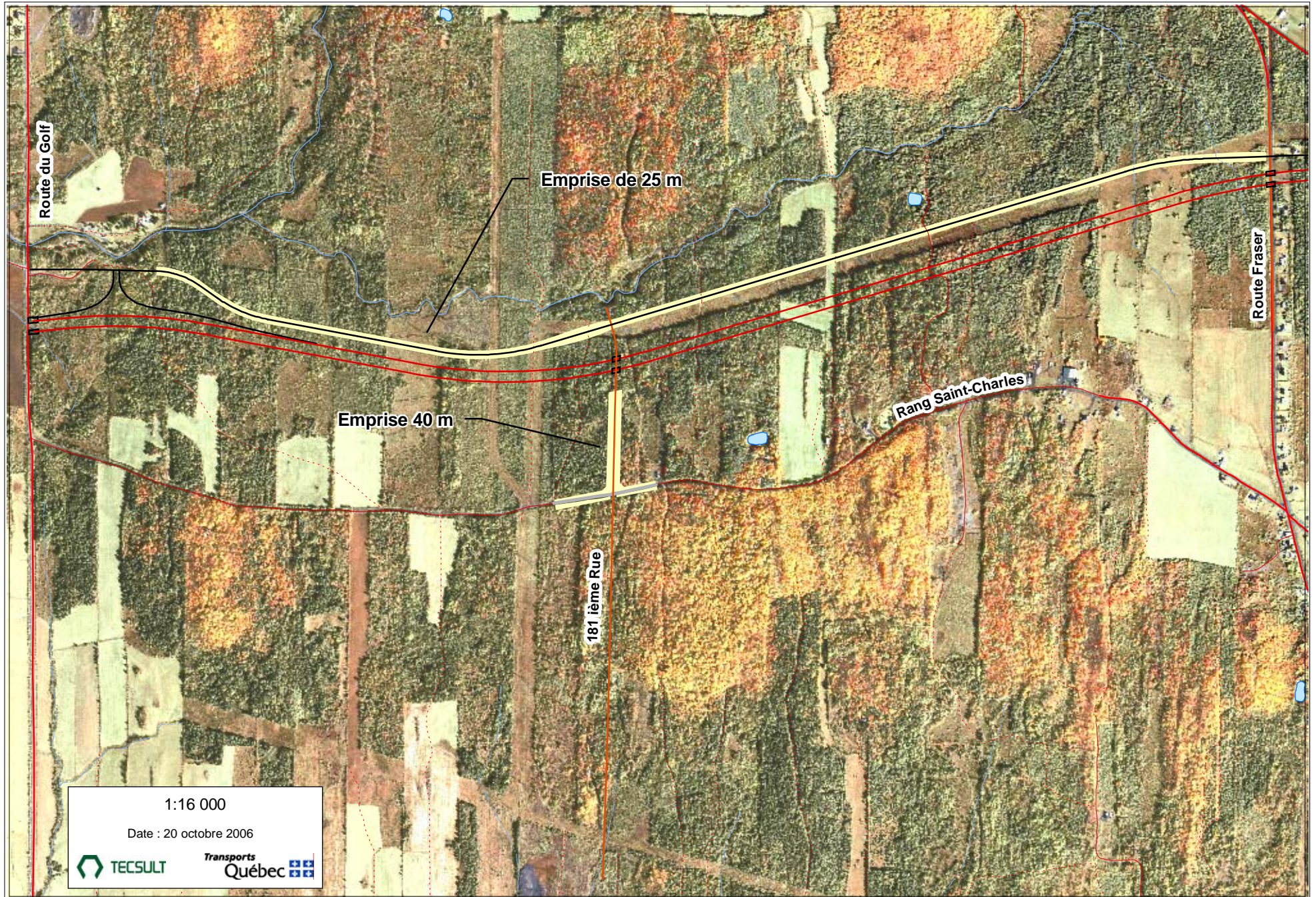
- de la route du Golf à la 181^e Rue : tronçon A;
- de la 181^e Rue à la route Fraser : tronçon B.

La situation actuelle, c'est-à-dire le projet tel que présenté dans l'étude d'impact, est illustrée à la carte 1, tandis que l'option impliquant la réfection du tronçon A est illustrée à la carte 2 et l'option impliquant la réfection du tronçon B est illustrée à la carte 3.

Pour chacun des tronçons analysés, cette note technique présente la description technique des travaux nécessaires à la réfection du rang Saint-Charles et, dans un deuxième temps, elle identifie les impacts environnementaux qu'impliquerait cette réfection. Ces impacts sont également comparés à ceux engendrés par la configuration du projet tel qu'il a été présenté dans l'étude d'impact.

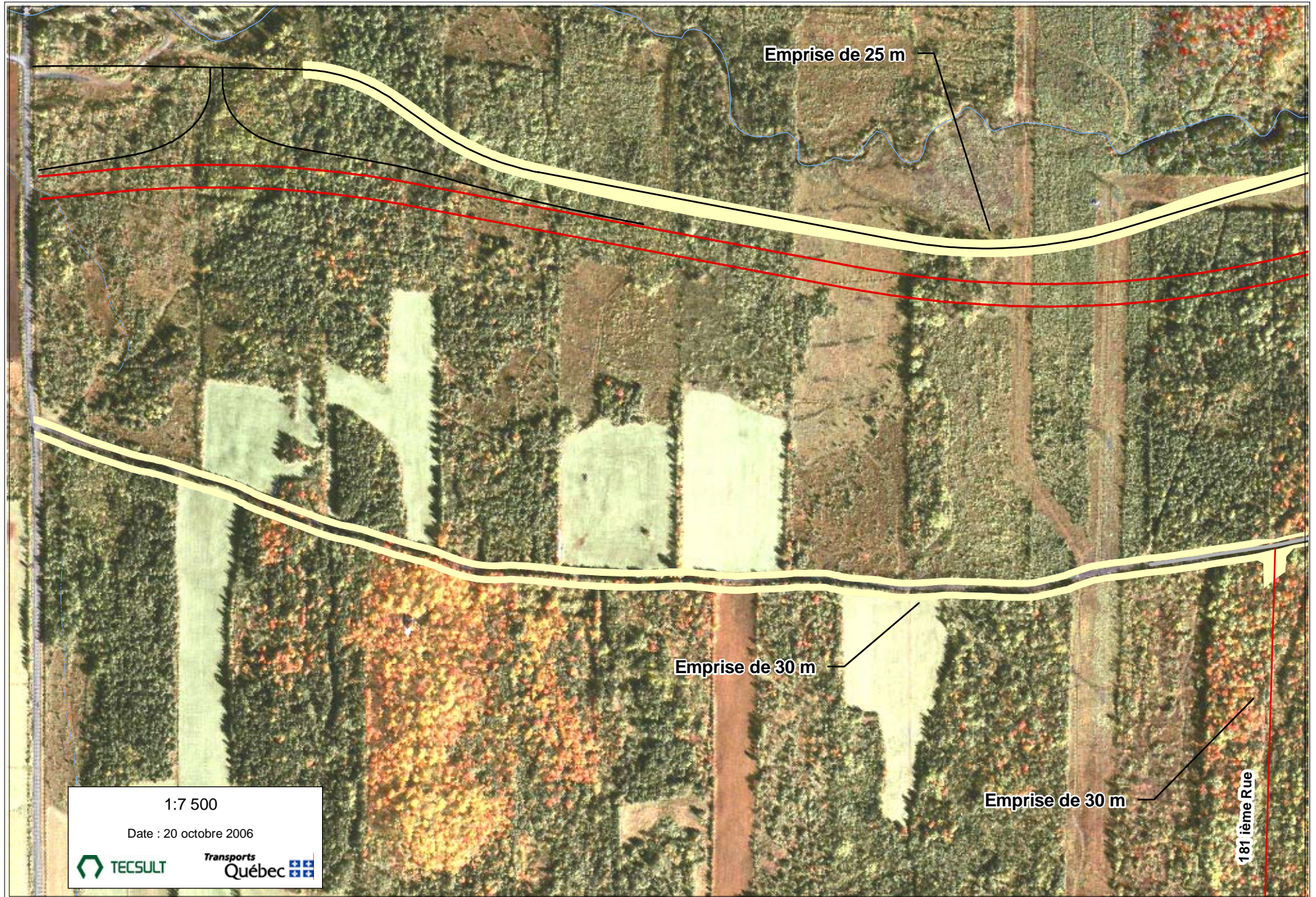
Etude d'impact sur l'environnement
Prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges

Carte 1 : Projet présenté dans l'étude d'impact

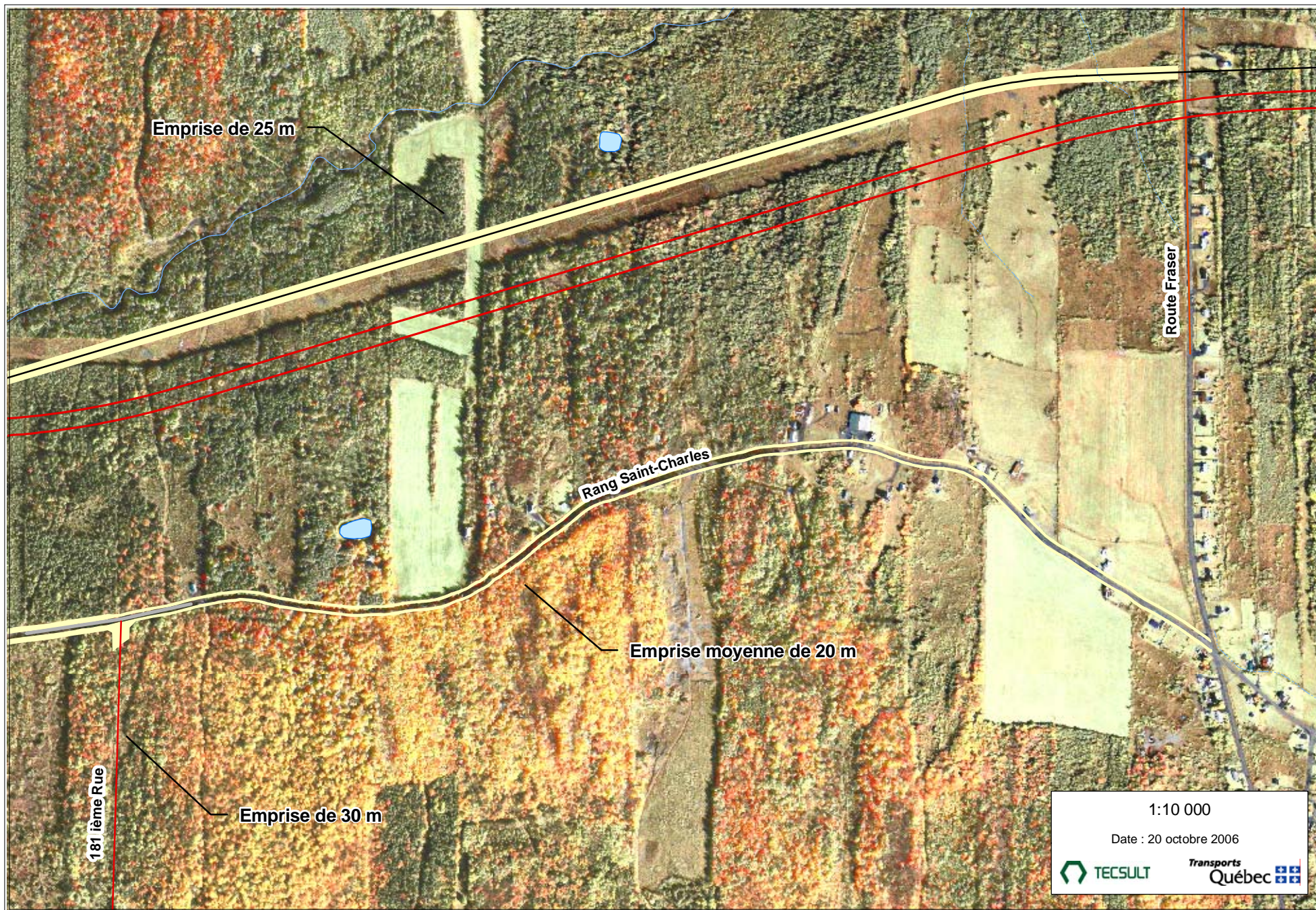


Etude d'impact sur l'environnement
Prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges

Carte 2 : Réfection du rang Saint-Charles entre la route du Golf et la 181e Rue



Etude d'impact sur l'environnement
Prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges
Carte 3 : Réfection du rang Saint-Charles entre la 181^e Rue et la route Fraser



3. HISTORIQUE ET MISE EN CONTEXTE

Le réaménagement du rang Saint-Charles aurait pour effet de modifier graduellement la vocation essentiellement agricole de cet axe routier vers une vocation péri-urbaine à court et moyen termes et, à plus long terme, vers une vocation urbaine. C'est du moins le souhait des autorités de la Ville de Beauceville qui voudraient profiter de la zone d'influence du corridor autoroutier qui traversera son territoire pour développer sa fonction commerciale le long d'un axe nord-sud à proximité de la nouvelle autoroute.

Cette demande nécessite toutefois que soit remise en contexte toute la problématique de la desserte de la ville de Beauceville et de son parc industriel eu égard aux activités agricoles et forestières qui ont cours de chaque côté du rang Saint-Charles. Ce contexte dépasse le cadre de l'étude d'impact du tronçon d'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges puisque ces questions ont été abordées dès le démarrage de l'étude d'impact du projet de prolongement de l'autoroute 73 pour le tronçon entre Saint-Joseph-de-Beauce (route 276) et Beauceville (route du Golf) en 1998. En effet, dès le début des discussions avec les représentants du milieu et ceux de l'UPA, la protection des terres agricoles et la desserte de la ville de Beauceville et de son parc industriel ont été au cœur des préoccupations.

Les représentants du milieu, que ce soit la Ville de Beauceville, qui estimait que la route du Golf ne desservait pas assez directement son parc industriel, ou l'UPA, qui voulait conserver intactes les exploitations agricoles sises de chaque côté de la route du Golf, désiraient que le Ministère évalue la possibilité d'implanter l'échangeur et la route de raccordement à la hauteur du parc industriel de Beauceville. Ainsi, on aurait pu conserver la vocation agricole de la route du Golf et donner un accès direct au parc industriel.

À l'écoute du milieu, le Ministère tentait de trouver une solution techniquement viable pouvant répondre aux objectifs. La Ville, l'UPA et un regroupement de citoyens touchés par le projet ont également mis des efforts à la recherche d'une solution acceptable pour tous. Malgré tout le travail consenti, les contraintes topographiques sont telles à Beauceville qu'aucune des hypothèses de solutions avancées par l'un ou l'autre des acteurs n'a pu être retenue.

Le Ministère s'est donc entendu avec ses partenaires pour conserver la solution originale d'un échangeur à la route du Golf avec un réaménagement de cette dernière pour accueillir la circu-

lation qui proviendrait de l'autoroute. Conscient des impacts sur les exploitants agricoles touchés et de manière à réduire cet impact, le Ministère a inscrit dans l'étude d'impact sur l'environnement (juin 2000) aux chapitres de l'optimisation du tracé (pages 6-5, 6-6) et de l'évaluation des impacts (page 7-77) la proposition à l'effet d'assurer l'accès au parc industriel non pas par le rang Saint-Charles, mais via la voie de desserte prévue à l'est de l'axe autoroutier qui sera réalisée ultérieurement au sud de la route du Golf. Cette solution, qui a pour but d'offrir une meilleure desserte du parc industriel, implique également le prolongement de la route du parc industriel existante (181^e Rue). De cette manière la vocation agricole du rang Saint-Charles (sud) peut être conservée, et l'impact global sur l'agriculture peut être réduit.

Signalons que cette proposition a été reprise dans l'autorisation de la CPTAQ rendue le 4 décembre 2001 ayant pour objet le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, ainsi que dans la lettre du 14 février 2001 que le ministre des Transports de l'époque, monsieur Jacques Baril, faisait parvenir au maire de Beauceville (voir annexe 1).

Lorsque le Ministère a entrepris l'étude d'impact pour le tronçon entre Beauceville et Saint-Georges, la proposition qui avait été inscrite dans l'étude d'impact précédente n'a pas été remise en question. C'est pourquoi le Ministère, dans l'étude des variantes et de leur optimisation, n'a pas envisagé d'utiliser le rang Saint-Charles comme voie d'accès au parc industriel ni comme voie d'accès au centre-ville de Beauceville via la route Fraser.

Le Ministère, dans le cadre des négociations avec les autorités municipales de Beauceville lors du choix de tracé retenu et conscient que la Ville de Beauceville considère la voie de desserte du tracé Ouest comme une opportunité de développement additionnelle, s'est engagé à faire des travaux d'amélioration sur le rang Saint-Charles entre la 181^e Rue et la route Fraser et ce, dans les emprises existantes et en respectant le caractère rural de ce rang (voir annexe 1). Le Ministère s'est également engagé à prendre en charge la construction du prolongement de la rue du parc industriel jusqu'à l'autoroute, et à faire des travaux d'amélioration de la route Fraser entre la route 173 et la voie de desserte de l'autoroute, et reprendre la responsabilité de son entretien.

La nouvelle demande de la Ville vient remettre en question des éléments sur lesquels les partenaires impliqués se sont déjà entendus et qui ont servi de base pour émettre les autorisations nécessaires à la réalisation et à la construction du tronçon précédent, qui est en voie d'être complété et dont l'ouverture est prévue à l'automne 2007.

4. TRONÇON A - ENTRE LA ROUTE DU GOLF ET LA 181^e RUE

4.1 Description technique

Selon le concept original, le parc industriel de Beauceville est relié à l'autoroute grâce au prolongement de la 181^e Rue à l'est du rang Saint-Charles jusqu'à la voie de desserte prévue du côté est de l'autoroute projetée. Le croisement entre l'autoroute projetée et le prolongement de la 181^e Rue se fait par un pont d'étagement.

La réfection du tronçon A aurait pour objectif, au plan du transport, de faire jouer au rang Saint-Charles le rôle de lien entre le parc industriel et l'autoroute, le substituant ainsi à la voie de desserte prévue à l'est de l'autoroute dans le concept original (carte 2).

Les interventions sur le rang Saint-Charles consisteraient en une reconstruction complète. En effet, le chemin existant n'est doté d'aucune fondation digne de ce nom et n'est pas en mesure d'accueillir le trafic lourd qui proviendra ou se dirigera au parc industriel. Il faudrait donc construire une sous-fondation, une fondation ainsi qu'une nouvelle surface de roulement. La nouvelle infrastructure aurait une emprise de 30 m et une largeur de 12 m entre la route du Golf et la 181^e Rue, en continuité avec la largeur de 12 m déjà prévue pour la 181^e Rue. Ainsi, les échanges entre le parc industriel de Beauceville et l'autoroute pourraient se faire par une route de gabarit uniforme et capable d'accueillir le transport lourd.

La vitesse affichée sur le tronçon A serait de 70 km/h. C'est d'ailleurs cette vitesse qui a servi à la conception géométrique du tracé.

La modification du concept a pour conséquence de rendre inutiles les travaux ou ouvrages suivants :

- le prolongement de la 181^e Rue entre le rang Saint-Charles et le chemin de desserte situé à l'est de l'autoroute sur une longueur de 540 m;
- la construction du pont d'étagement au croisement de la 181^e Rue et de l'autoroute; l'abandon de cette structure rend possible l'abaissement du profil de l'autoroute, ce qui permet une économie nette d'environ 135 000 m³ de remblais;

- la réfection du rang Saint-Charles sur une longueur de 325 m au croisement de la 181^e Rue (il est nécessaire de retirer cette réfection du bordereau des travaux afin d'éviter de la compter en double dans les nouveaux travaux à réaliser).

La voie de desserte située du côté est de l'autoroute projetée demeure toutefois nécessaire afin de désenclaver les lots situés à l'est de l'autoroute. Elle aurait une largeur de 8 m et toute sa surface serait gravelée. Son emprise serait de 25 m.

4.2 Impacts

Le tableau 2 présente les impacts sur les milieux naturel et humain de chacune des deux options, à savoir :

- le projet tel que présenté dans l'étude d'impact, c'est-à-dire une voie de desserte à l'est de l'autoroute entre l'échangeur de la route du Golf et la 181^e Rue sur laquelle vient s'arrimer le lien au parc industriel de Beauceville (à la hauteur de la 181^e Rue);
- la réfection du tronçon A associée à la présence de la voie de desserte à l'est de l'autoroute nécessaire pour désenclaver les lots. Dans ce dernier cas, le lien au parc industriel débute à partir du rang Saint-Charles.

Les impacts liés à la voie de desserte ont été évalués à partir du chaînage 30+960, soit au sud de l'échangeur de la route du Golf, infrastructure qui fait partie du tronçon précédent et qui est en cours de construction. Soulignons que le concept de cet échangeur resterait inchangé, quelle que soit la solution retenue.

Les deux options analysées s'insèrent dans un milieu agroforestier. La différence entre les deux réside dans le fait que la réfection du tronçon A implique des travaux supplémentaires sur une voie déjà existante. Or, ce rang possède des caractéristiques géométriques et des usages bien spécifiques (non pavé, sinueux et comportant plusieurs pentes); il est utilisé principalement par les résidants, les agriculteurs et les propriétaires de lots environnants qui utilisent leur propriété à des fins diverses (production de fourrage et de bois, randonnée, chasse, etc.). Des travaux sur le rang Saint-Charles visant à le paver, à en améliorer la géométrie (en plan et en profil) de même que la sécurité et le confort des usagers, compte tenu qu'il servira de lien au parc industriel pour les véhicules lourds, engendreront inévitablement un changement de vocation pour cette voie rurale.

Tableau 2
Impacts des deux options analysées entre le sud de l'échangeur
de la route du Golf (30+96) et le lien au parc industriel (181^e Rue)

Longueurs, superficies et composantes touchées	Projet tel que présenté dans l'étude d'impact	Projet avec réfection du rang Saint-Charles
Longueur de la voie de desserte	1 500 m	1 500 m
Longueur du lien au parc industriel (entre la voie de desserte est et le rang Saint-Charles)	540 m	s/o
Longueur de la réfection du rang Saint-Charles	185 m	1 900 m
Nombre total d'hectares (ha) touchés	4,7 ha	7,3 ha
Milieu naturel		
Plantations	1,4 ha	1,7 ha
Érablières	-	-
Autres groupements	2,5 ha	3,8 ha
<i>Total forêt</i>	<i>3,9 ha</i>	<i>5,5 ha</i>
Milieu humain		
Propriétés touchées, dont :	10	22
• touchées seulement par la réfection du rang Saint-Charles	s/o	9
Bâtiments à déplacer ou à acquérir	-	-
Rural (terrains des habitations rurales)	-	-
Rapprochement de bâtiments par rapport au rang Saint-Charles	-	-
Terres en culture	-	0,8 ha
Emprise de la ligne de transport électrique	0,8 ha	1,0 ha

Au total, l'option impliquant la réfection du tronçon A nécessiterait en termes de superficie de terrain 7,3 ha, tandis que l'option présentée dans l'étude d'impact nécessiterait quant à elle 4,7 ha.

Par rapport aux composantes touchées, notons que le projet présenté dans l'étude d'impact touche presque exclusivement à la forêt et à l'emprise de la ligne électrique. En effet, sur les 4,7 ha nécessaires à la réalisation de cette option, 3,9 ha sont de la forêt (dont 1,4 ha des plantations) et 0,8 ha sont compris dans d'emprise de la ligne de transport électrique. Au niveau des terres en cultures et des terrains d'habitations rurales, l'option présentée dans l'étude d'impact n'implique aucun empiètement sur ces deux composantes. L'option impliquant la réfection du tronçon A ne touche pas non plus à des terrains d'habitations rurales, mais empiète, très peu, sur des terres en cultures (0,8 ha). Par ailleurs, la réfection du tronçon A nécessiterait 5,5 ha de forêt (dont 1,7 ha de plantations) et 1 ha d'emprise de la ligne de transport électrique.

Pour ce qui est des détours, les impacts sont les mêmes pour les deux options et restent donc inchangés par rapport à ceux présentés dans l'étude d'impact puisque le rang Saint-Charles demeurerait un axe routier à accès, contrairement à l'autoroute. Néanmoins, le changement de vocation de cette portion du rang Saint-Charles, qui impliquera une augmentation de la circulation routière, pourra avoir des conséquences sur la circulation de la machinerie agricole. En outre, les pressions de développement commerciale auront un impact sur la poursuite des activités agricoles non seulement aux abords immédiats de ce rang mais probablement sur l'organisation des exploitations agricoles auxquelles ces superficies sont rattachées.

5. TRONÇON B - ENTRE LA 181^e RUE ET LA ROUTE FRASER

5.1 Description technique

Les interventions sur le tronçon B auraient avant tout comme objectif de satisfaire aux besoins locaux et la Ville de Beauceville a émis le souhait que les travaux de réfection se réalisent à l'intérieur d'une emprise de 15 m (le rang existant occupe une emprise d'environ 12 m de largeur).

La topographie du tronçon B est très variable et les données disponibles ne sont pas assez détaillées pour permettre de raffiner un concept de réfection et de se prononcer définitivement sur la largeur finale de l'emprise. On peut toutefois affirmer que l'amélioration de la chaussée, en respectant l'alignement horizontal et vertical du tracé existant, pourra se faire dans une emprise dont la largeur pourra varier de 15 à 25 m. Une largeur moyenne de 20 m a été retenue aux fins de l'analyse environnementale présentée à la section suivante. Précisons, qu'en vertu des normes de conception routière, une emprise nominale de 20 m est souhaitable pour l'aménagement d'une chaussée de 8 m. Compte tenu du relief du rang Saint-Charles, les corrections géométriques requises pour assurer les distances de visibilité adéquates pour une vitesse affichée de 70 km/h résulteraient probablement en une emprise de l'ordre de 25 m de largeur en moyenne. De courtes sections pourraient être en sections fermées. En outre, l'intersection entre le rang Saint-Charles et la route Fraser aurait avantage à être corrigée, ce qui engendrerait des impacts sur le bâti à cet endroit.

Pour concilier le dossier avec la Ville de Beauceville, il a été convenu de faire l'analyse des impacts selon une emprise nominale moyenne de 20 m, étant entendu que si le projet était mis de l'avant, la municipalité serait maître d'œuvre de l'ensemble du projet (acquisitions, travaux, autorisations, etc).

Dans ce tronçon, il serait nécessaire de procéder à un renforcement de la chaussée incluant sous-fondation, fondation et pavage. La surface de roulement, incluant les accotements, aurait une largeur de 8 m, dont 6 m seraient pavés.

Le nouveau tracé se situerait dans l'axe du tracé existant (carte 3). Par conséquent, il serait prudent d'envisager une vitesse affichée de 50 km/h.

Finalement, il est prévu de conserver l'intersection existante entre le rang Saint-Charles et la route Fraser afin d'éviter l'expropriation de deux résidences ou d'empiéter sur le territoire agricole. Cette intersection se fait à un angle de 30° (habituellement, le Ministère ne conçoit pas d'intersections dont l'angle est inférieur à 75°). Une étude plus exhaustive permettrait d'optimiser la solution. Par ailleurs, si le débit de circulation devait augmenter, il faudrait que la géométrie de cette intersection soit revue.

Pour sa part, la voie de desserte située du côté est aurait une largeur de 8 m à l'intérieur d'une emprise d'une largeur de 25 m et ce, sur toute sa longueur. Sa surface de roulement serait gravellée.

5.2 Impacts

Le tableau 3 présente les impacts sur les milieux naturel et humain de chacune des deux options, à savoir :

- le projet tel que présenté dans l'étude d'impact, c'est-à-dire une voie de desserte à l'est de l'autoroute entre la 181^e Rue et la route Fraser, sur laquelle vient s'arrimer le lien au parc industriel de Beauceville (à la hauteur de la 181^e Rue);
- la réfection du tronçon B associée à la présence de la voie de desserte à l'est de l'autoroute nécessaire pour désenclaver les lots. Dans ce dernier cas, le lien au parc industriel débute à partir du rang Saint-Charles.

À l'instar du tronçon entre la route du Golf et la 181^e Rue, les deux options analysées s'insèrent dans un milieu agroforestier et la différence entre les deux réside dans le fait que la réfection du rang Saint-Charles implique des travaux supplémentaires sur une voie déjà existante. Des travaux sur le rang Saint-Charles visant à le paver engendreront éventuellement un changement de vocation pour cette voie rurale.

Précisons encore que les impacts de la réfection du tronçon B sont évalués en fonction d'une emprise moyenne de 20 m.

Au total, l'option impliquant la réfection du tronçon B nécessiterait 7,2 ha, tandis que l'option présentée dans l'étude d'impact nécessiterait 6,1 ha.

Tableau 3
Impacts des deux options analysées entre la 181^e Rue et la route Fraser

Longueurs, superficies et composantes touchées	Projet tel que présenté dans l'étude d'impact	Projet avec réfection du rang Saint-Charles
Longueur de la voie de desserte	2 100 m	2 100 m
Longueur de la réfection du rang Saint-Charles	137 m	2 300 m
Nombre total d'hectares (ha) touchés	6,1 ha	7,2 ha
Milieu naturel		
Plantations	1,0 ha	0,06 ha
Érablières	-	0,2 ha
Autres groupements	2,3 ha	3,34 ha
<i>Total forêt</i>	<i>3,3 ha</i>	<i>3,6 ha</i>
Milieu humain		
Propriétés touchées, dont :	13	29
• touchées seulement par la réfection du rang Saint-Charles	s/o	14
Bâtiments à déplacer ou à acquérir	-	1 bâtiment accessoire
Rural (terrains des habitations rurales)	0,1 ha	0,3 ha
Rapprochement de bâtiments par rapport au rang Saint-Charles	-	Tous les bâtiments situés sur les abords du rang se retrouveront rapprochés de l'emprise du rang Saint-Charles d'une distance de 4 m de chaque côté du rang
Terres en culture	0,1 ha	0,7 ha
Emprise de la ligne de transport électrique	2,6 ha	2,6 ha

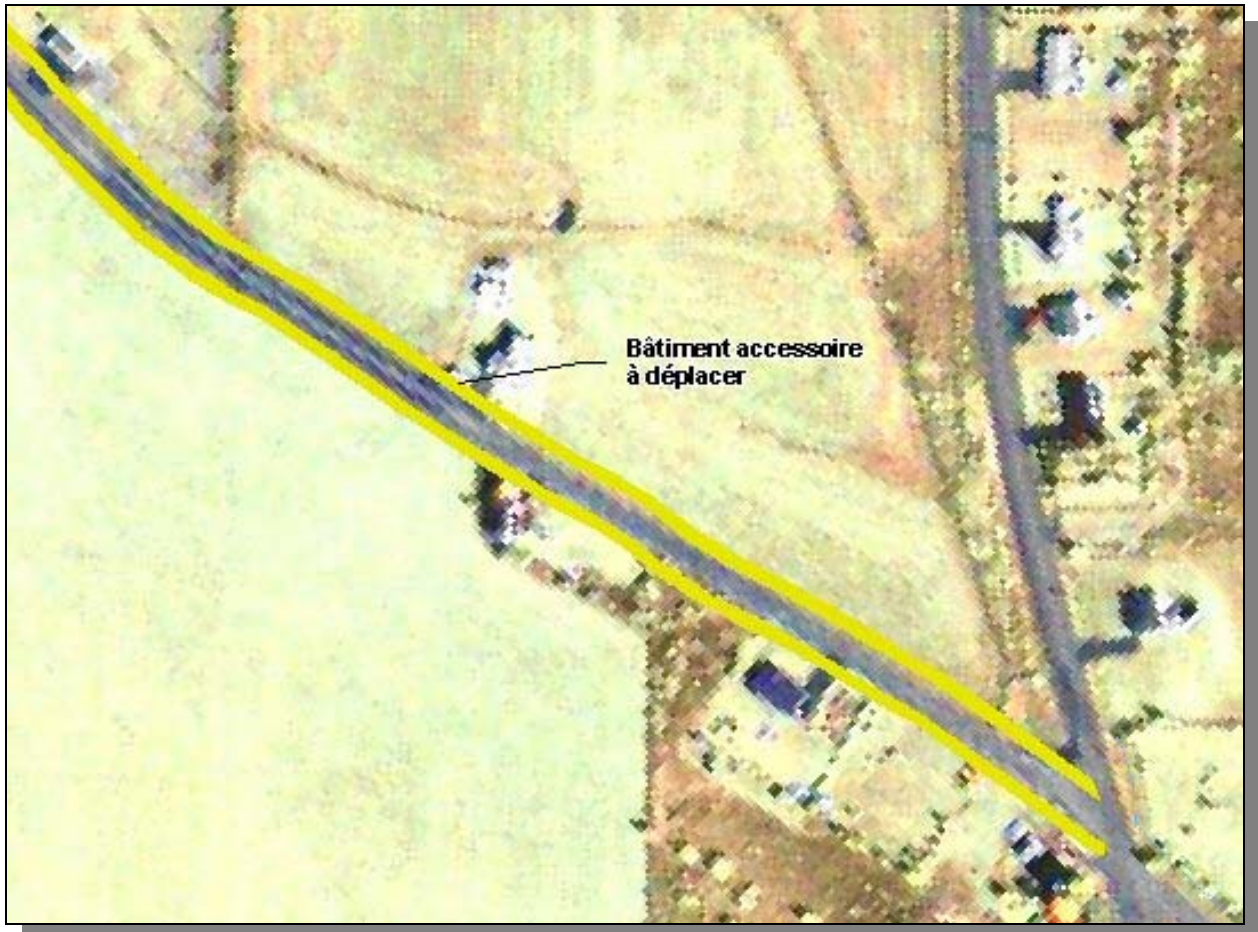
Par rapport aux composantes touchées, notons que le projet présenté dans l'étude d'impact touche presque exclusivement à la forêt et à l'emprise de la ligne électrique. En effet, sur les 6,1 ha nécessaires à la réalisation de cette option, 3,3 ha sont de la forêt (dont 1 ha de plantations) et 2,6 ha sont compris dans l'emprise de la ligne de transport électrique. Le 0,2 ha restant se répartit équitablement entre des terres en culture et des terrains d'habitations rurales. L'option présentée dans l'étude d'impact n'implique donc pratiquement pas d'empiètement sur les terres en culture et sur les terrains d'habitations rurales, et l'option impliquant la réfection du tronçon B en implique à peine davantage puisqu'elle demanderait 0,7 ha de terres en culture et 0,3 ha de terrain des habitations rurales. Par ailleurs, la réfection du tronçon B nécessiterait 3,6 ha de forêt (dont 0,06 ha de plantations et 0,2 ha d'érablières) et 2,6 ha d'emprise de la ligne de transport électrique.

Ainsi, la seule composante pour laquelle l'option présentée dans l'étude d'impact implique une plus grande superficie que celle de la réfection du tronçon B est donc la composante des plantations avec 1,0 ha touchés (vs 0,06 ha pour l'option de la réfection du tronçon B). Rappelons qu'au total, la superficie boisée touchée est relativement équivalente entre le projet présenté dans l'étude d'impact et la réfection du tronçon B (3,3 ha vs 3,6 ha).

En outre, l'option impliquant la réfection du tronçon B nécessiterait l'acquisition ou le déplacement d'un bâtiment accessoire, identifié dans l'encadré ci-après. Cette option verrait également les résidences principales et les bâtiments accessoires se rapprocher de l'emprise du rang Saint-Charles, d'une distance moyenne de 4 m de chaque côté si l'on considère une emprise moyenne future de 20 m vs une emprise actuelle moyenne de 12 m.

Ne touchant pas au rang Saint-Charles dans des secteurs où ses abords sont construits, l'option présentée dans l'étude d'impact n'aurait aucun impact sur les bâtiments du secteur, que ce soit en termes de déplacement/acquisition ou de rapprochement.

Pour ce qui est des détours, à l'instar du tronçon entre la route du Golf et la 181^e Rue, les impacts sont les mêmes pour les deux options et restent donc inchangés par rapport à ceux présentés dans l'étude d'impact puisque le rang Saint-Charles demeurerait un axe routier à accès, contrairement à l'autoroute.



6. COMPARAISON DES COÛTS

Le tableau 4 présente une estimation sommaire des coûts différentiels qu'engendreraient la réfection du tronçon A et la réfection du tronçon B.

Tableau 4
Estimation sommaire des coûts

CLIENT : MINISTÈRE DES TRANSPORTS	PROJET :
PROJET : ÉTUDE D'IMPACT – AUTOROUTE 73	DOSSIER : 05-11195
COMPLÉMENTS DEMANDÉS PAR LE BAPE	DATE : 2 NOVEMBRE 2006

Art. no	Description	Quantité	Unité	Prix unitaire (\$)	Montant (\$)
	Abandon du raccordement de la 181 ^e Rue, du rang Saint-Charles à la route de desserte Coût moindre par rapport à l'avant-projet TRAVAUX EN MOINS				
1.0	Réfection du rang Saint-Charles au croisement de la 181 ^e Rue	325	m	470	152 750
2.0	181 ^e Rue, du rang Saint-Charles à la route de desserte	540	m	1 000	540 000
3.0	Route de desserte de 12 m, dont 7 m en asphalte de l'échangeur du Golf à la 181 ^e Rue	1 500	m	505	757 500
4.0	Route de desserte de 9 m, dont 6 m en asphalte de la 181 ^e Rue à la route Fraser	2 160	m	505	1 090 800
5.0	Pont d'étagement sur la 181 ^e Rue	2	unité	732 000	1 464 000
6.0	Remblais sur l'autoroute (quantités en moins)	135 000	m ³	5	675 000
7.0	Pavage de la chaussée du rang Saint-Charles entre la 181 ^e Rue et la route Fraser (à l'intérieur des emprises)				500 000
<i>Sous-total</i>					5 188 050
Organisation de chantier (± 1,3 %)					67 350
TOTAL - Travaux					5 247 400
Honoraires professionnels (± 15 %)					786 600
Acquisitions d'emprise et immeubles secondaires à déplacer (10,8 ha)					1 080 000
Utilités publiques et mesures de mitigation					50 000
Total- Frais Connexes					1 916 600
TOTAL – Travaux en moins					7 164 000

Tableau 4
Estimation sommaire des coûts

CLIENT : MINISTÈRE DES TRANSPORTS	PROJET :
PROJET : ÉTUDE D'IMPACT – AUTOROUTE 73	DOSSIER : 05-11195
COMPLÉMENTS DEMANDÉS PAR LE BAPE	DATE : 2 NOVEMBRE 2006

Art. no	Description	Quantité	Unité	Prix unitaire (\$)	Montant (\$)
Tronçon A					
	TRAVAUX EN PLUS				
1.0	Route de desserte de 8 m en gravier de l'échangeur du Golf à la route Fraser	3 660	m	450	1 647 000
2.0	Réfection du rang Saint-Charles, de la route du Golf à la 181 ^e Rue. Chaussée de 12 m dont 7 m en asphalte	1 750	m	650	1 137 500
<i>Sous-total</i>					2 784 500
Organisation de chantier (± 1,3 %)					36 500
TOTAL -Travaux					2 821 000
Honoraires professionnels (± 15 %)					423 000
Acquisitions d'emprise (12,6 ha), immeubles secondaires à déplacer et frais accessoires					1 260 000
Utilités publiques et mesures de mitigation					70 000
Total- Frais Connexes					1 753 000
TOTAL – Travaux en plus (partie Ministère)					4 574 000
Tronçon B					
	TRAVAUX EN PLUS (réalisé par la municipalité)				
1.0	Réfection du rang Saint-Charles, de la 181 ^e Rue à la route Fraser. Chaussée de 8 m dont 6 m en asphalte	2 500	m	570	1 425 000
<i>Sous- Total</i>					1 425 000
Organisation de chantier (± 1,3 %)					18 500
TOTAL -Travaux					1 443 500
Honoraires professionnels (± 15 %)					216 500
Acquisitions d'emprise (1,9 ha) et immeuble secondaire à déplacer (1) et frais accessoires					250 000
Utilités publiques et mesures de mitigation					50 000
Total- Frais Connexes					516 500
TOTAL – Travaux en plus (partie Municipalité)					1 960 000
GRAND TOTAL – Travaux en plus					6 534 000
Gain en faveur de l'option rang Saint-Charles proposé					630 000

7. CONCLUSION

Tronçon A

Pour le tronçon A, la solution avancée par la Ville de Beauceville impliquerait un empiètement sur 2,6 ha supplémentaires par rapport au projet présenté dans l'étude d'impact (7,3 ha vs 4,7 ha). Ces hectares supplémentaires seraient principalement constitués de terres boisées (5,5 ha vs 3,9 ha), de terres situées dans l'emprise de la ligne électrique (1 ha vs 0,8 ha), ainsi que de terres en culture (0,8 ha vs aucun dans le cas du projet présenté dans l'étude d'impact).

Le Ministère considère que ce scénario demeure une alternative acceptable du point de vue du transport.

Tronçon B

Par ailleurs, pour le tronçon B, la solution avancée par la Ville de Beauceville impliquerait un empiètement sur 1,1 ha supplémentaire par rapport au projet présenté dans l'étude d'impact (7,2 ha vs 6,1 ha). Cette superficie supplémentaire serait principalement constituée de terres en culture (0,7 ha vs 0,1 ha) et de terrains associés à des habitations rurales terres boisées (0,3 ha vs 0,1 ha). Concernant les autres composantes, les deux options impliqueraient respectivement 3,6 ha et 3,3 ha de terres boisées et 2,6 ha chacune de terres situées dans l'emprise de la ligne électrique.

En outre, selon les analyses préliminaires contenues dans ce document, l'option impliquant la réfection du tronçon B nécessiterait l'acquisition ou le déplacement d'un bâtiment accessoire. Cette option verrait également les bâtiments riverains au rang Saint-Charles se rapprocher de 4 m en moyenne de l'emprise du rang.

Rappelons que s'il y avait décision de reconstruire ce rang selon une emprise moyenne de 20 m, tel que présenté dans ce document, il reviendrait à la Ville de Beauceville d'assumer la totalité de la maîtrise d'œuvre, c'est-à-dire la conception, les autorisations et la construction du tronçon B afin de concevoir l'amélioration de cette chaussée selon ses propres besoins et que cette réfection ne permettra que d'améliorer partiellement les caractéristiques géométriques de ce rang.

Quoi qu'il en soit, le Ministère conserve sa proposition faite dans la correspondance envoyée par le sous-ministre et consultable à l'annexe 1, soit d'assumer les frais reliés à une réfection du rang dans son emprise actuelle.

ANNEXE 1

Correspondances

Le ministre délégué aux Transports
Ministre responsable de la région
du Centre-du-Québec

Québec, le 14 février 2001

Monsieur H.-Marcel Veilleux
Maire de la ville de Beauceville
540, boulevard Renault
Beauceville (Québec)
G5X 1N1

Monsieur le Maire,

Pour faire suite à votre demande d'une lettre d'entente établissant les engagements du ministère des Transports et ceux de la ville de Beauceville, dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph et Saint-Georges, je vous propose les éléments de partage de responsabilités suivants :

D'une part, la ville de Beauceville s'engage à émettre une résolution du conseil municipal acceptant :

- le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph et Beauceville avec l'implantation de l'échangeur dans l'axe de la route du Golf, selon le concept établi et présenté au milieu;
- le report de la voie de desserte du côté est de l'autoroute, afin d'y raccorder un lien municipal menant au parc industriel, à la prochaine étape du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, et ce, étant donné que l'utilisation du rang Saint-Charles n'a pas été retenue à cette fin en raison de l'impact agricole appréhendé par l'Union des producteurs agricoles;
- d'appuyer la demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole du Québec faite par le Ministère pour l'utilisation de superficies agricoles aux fins de la construction du tronçon de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph et Beauceville.

D'autre part, le ministère des Transports prévoit :

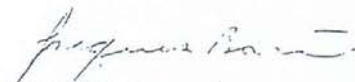
- construire une voie de desserte du côté est de l'autoroute en vue de désenclaver les lots agricoles, laquelle rendra possible le raccordement du lien municipal menant au parc industriel. L'accès à l'autoroute sera ainsi possible via l'échangeur situé à la route du Golf;
- considérer, à sa juste valeur, une demande d'aide financière pour l'étude et la réalisation du lien municipal raccordant le parc industriel à la voie de desserte est de l'autoroute 73, et ce, dans le cadre de tout programme d'aide approprié;
- considérer l'insertion du projet du lien municipal raccordant le parc industriel dans l'étude d'impact du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, s'il est assujéti à une autorisation en vertu de la Loi sur la protection de l'environnement.

Le projet de réaménagement de la route 173 entre la route du Golf et la 2^e Avenue à Beauceville sera étudié en fonction de la configuration des lieux, des exploitations agricoles et de la présence des résidences et commerces sur une partie de ce segment de route.

Ces éléments d'entente devraient permettre de répondre adéquatement aux attentes et objectifs spécifiques de la ville de Beauceville et ainsi qu'à ceux du ministère des Transports.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre délégué aux Transports.


JACQUES BARIL

Québec, le 9 septembre 2005

Monsieur H.-Marcel Veilleux
Maire de la ville de Beauceville
540, boulevard Renault
Beauceville (Québec) G5X 1N1

**Objet : Projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73)
entre Beauceville et Saint-Georges**

Monsieur le Maire,

Pour faire suite à la rencontre que vous avez eue avec monsieur André F. Bossé eu égard à la position de votre conseil municipal quant au choix du tracé de l'autoroute Robert-Cliche (73) à l'intérieur des limites de la ville de Beauceville, je vous fais part des commentaires suivants.

Vous comprendrez que la construction et l'entretien d'un boulevard urbain nécessitent des investissements difficilement justifiables alors que la desserte des terres est déjà assurée. De plus, les impacts environnementaux de ce dernier ajoutés à ceux du prolongement de l'autoroute rendrait le tracé Est beaucoup moins avantageux. Depuis le début de l'étude d'impact, nous nous sommes efforcés de proposer un tracé alternatif qui serait localisé le plus près possible de la ligne de transport d'électricité, de manière à ne pas créer de corridor additionnel et des morcellements de terre et d'habitats fauniques inutiles qui s'avèrent être des impacts environnementaux non négligeables. Cette exigence de la Ville ferait donc en sorte de rendre le prolongement de l'autoroute 73 moins acceptable sur le plan environnemental, et ce, d'autant plus que le rang Saint-Charles qui serait parallèle à cette voie urbaine serait localisé à un peu moins d'un kilomètre de cette dernière.

Toutefois, tel que déjà mentionné, le Ministère serait prêt à considérer la possibilité d'effectuer des travaux d'amélioration du rang Saint-Charles qui est l'axe déjà existant, et ce, entre la rue du Parc industriel et la route Fraser. Il convient de souligner que cet aménagement devrait se limiter à l'emprise actuelle considérant le milieu agricole et forestier traversé ainsi que la topographie des lieux.

Le Ministère serait également disposé à considérer le prolongement de la rue du Parc industriel jusqu'à l'A-73 sur la longueur qui restera à construire ainsi que la remise à niveau et la prise en charge de la route Fraser de la route 173 jusqu'à la voie de desserte de l'autoroute (tracé Est).

Pour les autres projets d'amélioration, ceux-ci seront considérés dans le cadre de la programmation quinquennale des travaux et en tenant compte des disponibilités budgétaires. Il convient de rappeler que nous avons autorisé un contrat pour la réfection de la route 173 représentant un investissement de 3,3 M\$ dont les travaux débutent cet été pour être complétés en 2006.

Quant à votre position concernant le tracé Ouest, nous vous rappelons que Tecsub a optimisé ce tracé en tenant compte de votre demande de le déplacer plus vers l'est de manière à ne pas trop restreindre le développement de la Ville. La variante étudiée dans l'analyse comparative présentée le 29 novembre 2004 est optimale compte tenu des normes techniques à respecter dans un milieu qui comporte des contraintes topographiques importantes. Ainsi, même dans l'éventualité où le tracé Ouest serait retenu, le Ministère ne pourrait pas se rendre à votre demande.

En conséquence, vous comprendrez que le Ministère a déposé l'étude d'impact au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en retenant le tracé de moindre impact, soit le tracé Est.

Depuis plusieurs années déjà, le Ministère s'est montré ouvert aux préoccupations de la ville de Beauceville. Il est donc à espérer que nous parviendrons à nous entendre sur ce projet tant attendu par les différents acteurs de la Beauce.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre,



Florent Gagné