

Projet de prolongement de l'autoroute 73,  
Robert-Cliche, entre Beauceville et  
Saint-Georges

Beauceville et Saint-Georges 6211-06-111

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
DANS LE CADRE DES  
AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT  
DE L'AUTOROUTE 73 (ROBERT-CLICHE)  
ENTRE BEAUCEVILLE  
ET SAINT-GEORGES**

*au*

**BAPE  
(Bureau des audiences publiques sur  
l'environnement)**

*Par :*

*Le Syndicat de l'UPA De L'Érable*

Le 7 novembre 2006

## **1- PRÉSENTATION**

Le Syndicat de l'UPA De l'Érable est un organisme incorporé en vertu de la Loi sur les syndicats professionnels. Il regroupe les producteurs et productrices agricoles des municipalités de Beauceville, Saint-Simon-les-Mines, Saint-Alfred, Saint-Victor et Saint-Ephrem. Il a pour mission de défendre les intérêts des producteurs et productrices agricoles et d'assurer les représentations nécessaires pour favoriser l'amélioration des conditions de vie de ceux-ci, tant des points de vue économique, social que moral.

Nous dénombrons 372 membres du Syndicat de l'UPA De l'Érable qui oeuvrent principalement dans les productions suivantes : lait, bœuf, porc, volaille et sirop d'érable.

La présente intervention auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour but de sensibiliser les commissaires sur les impacts qu'entraîne le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, et principalement dans le secteur des municipalités de Beauceville et Saint-Simon-les-Mines, et de proposer une alternative pour réduire ceux-ci. Ceci n'empêche en rien que notre syndicat, comme la plupart des intervenants socio-économiques de la région, souhaite depuis longtemps la réalisation de l'autoroute dans les meilleurs délais.

Bien que l'autoroute Robert-Cliche (73) on en parle et on la veut depuis longtemps. Aussi, parmi les éléments que la présente commission devrait prendre en considération, nos préoccupations portent principalement sur :

- la perte de superficies en culture et la restriction au développement agricole;
- le morcellement et les déplacements accrus;
- la pression sur la zone agricole et l'étalement des activités non agricoles;
- l'effet des modifications du régime hydrique sur les terres en culture.

## **2- LA PERTE DE SUPERFICIES EN CULTURE**

Le tracé projeté et retenu par le ministère des Transports aurait pour effet de soustraire 9.2 hectares en culture dans le secteur de Beauceville/Saint-Simon-les-Mines, comparativement à la variante du tracé " ouest " (plus près de Beauceville) qui n'affecterait aucune superficie en culture.

Dans ce secteur, il s'agit d'une superficie importante relativement aux exploitations agricoles actives et aux superficies en culture. Puisque les superficies en culture sont restreintes – elles représentent 9.2% du territoire de Beauceville – il devient impératif, selon nous, d'assurer leur protection. La perte de ces superficies ne peut d'ailleurs être compensée à court terme par la mise en culture de superficies boisées, puisque plusieurs années seront nécessaires pour réaliser de tels travaux et assurer des rendements équivalents.

De plus, il s'agit d'une superficie minimale requise qui risque de s'accroître, puisque le ministère des Transports aura sans doute besoin de superficies supplémentaires suite aux relevés terrain qui seront faits ultérieurement, comme ce fut le cas pour la sortie de l'autoroute au niveau de la route du Golf. Dans ce dernier cas, le ministère des Transports a revu à la hausse, en 2005, les superficies initialement prévues afin d'élargir la route du Golf entre la route 173 et l'autoroute 73, entraînant une perte plus importante de superficies agricoles pour Ferme J.R. Maheu et Fils SENC - soit près du double - puisque l'emprise empiètera de 32 à 50 mètres sur une distance de près de 2 kilomètres sur le terrain de cette dernière, au lieu de 21 mètres tel que prévu initialement.

Les terres agricoles disponibles dans le secteur sont rares et la consolidation des exploitations agricoles existantes peut devenir difficile, les normes environnementales obligeant des superficies de plus en plus grandes pour assurer la gestion des fumiers.

Il faut également prendre en considération le fait que les exploitations agricoles touchées par le tracé "Est" ont été l'objet d'une consolidation et d'un développement au cours des dernières années, des investissements et travaux importants ayant été réalisés. Aussi, les producteurs et productrices qui exploitent celles-ci sont d'âge moyen et une relève émerge; certains suivant d'ailleurs une formation agricole à cet effet.

Il ne faudrait pas que l'implantation de l'autoroute ait pour effet de fragiliser davantage le secteur agroalimentaire qui demeure une activité économique importante puisque les 37 exploitations agricoles de Beauceville présentent des valeurs de ventes de près de 5 millions de dollars (voir tableau en annexe 1), en plus de l'industrie de transformation laitière Agropur que l'on retrouve dans cette municipalité.

Si le passage de l'autoroute sur le tracé "Est" devait constituer une pression et un frein à l'agriculture, la relève pourrait être remise en cause, et c'est tout le secteur primaire de l'agriculture qui pourrait subir les effets, dont des pertes d'emplois.

### **3- LE MORCELLEMENT ET LES DÉPLACEMENTS ACCRUS**

Le passage de l'autoroute par le tracé "est" aurait pour effet de sectionner de façon très importante deux exploitations agricoles actives au niveau de la traversée du rang St-Charles, dans le secteur des lots 185, 189, 192, 194, 196, 391 et 392. Les exploitations agricoles dont les opérations seraient sérieusement affectées sont celles de Ferme Guynine Enr, propriété de M. Guy Quirion et de Mme Jeannine Rodrigue, et Ferme Bertnor Inc, propriété de M. Marc St-Hilaire et de Mme Manon Poulin.

Un autre morcellement de terres en culture serait causé sur le lot 363 appartenant à Ferme Grondinvil.

Ces morcellements entraîneraient des déplacements accrus et une consommation énergétique supplémentaire et des coûts pour les producteurs concernés. Les effets du morcellement qu'engendrerait le passage de l'autoroute par la variante "ouest" seraient nuls pour les activités agricoles puisque les lots qui seraient touchés sont déjà plus morcelés que dans le secteur du tracé "est" retenu par le ministère des Transports.

#### **4- PRESSION SUR LA ZONE AGRICOLE ET L'ÉTALEMENT DES ACTIVITÉS NON AGRICOLES**

L'implantation de l'autoroute sur la base de la variante "est" aurait pour effet de susciter une pression accrue sur la zone agricole pour le développement d'activités urbaines de Ville de Beauceville et par l'étalement d'activités commerciales et autres à proximité de l'autoroute. D'ailleurs, des représentants de la Chambre de commerce et de la Ville de Beauceville ont déjà souligné, entre autres lors de la première partie des audiences, l'intérêt pour Ville de Beauceville de favoriser son développement en utilisant l'espace qui se retrouverait entre le périmètre urbain actuel et l'emprise de l'autoroute, et plus particulièrement en bordure de l'autoroute qui, une fois construite, offrirait une vitrine intéressante pour certains types de commerces.

Déjà, au début des années 80, Ville de Beauceville avait mandaté une firme de consultants pour réaliser une étude sur la localisation de son parc industriel – près de la future autoroute (tracé "ouest") – afin de bénéficier d'une visibilité, tout en assurant la capacité de développement de Beauceville et en protégeant les milieux agricole et écologique (voir annexe 2). Une telle orientation avait d'ailleurs fait l'objet de pourparlers entre les autorités municipales, le ministère des Transports, l'UPA et les producteurs agricoles.

Une seconde étude pour évaluer les répercussions du prolongement de l'autoroute 73 sur le dynamisme économique de Beauceville a été déposée à l'hiver 2005, révélant que le tracé "ouest" serait préférable au tracé retenu par le ministère des Transports (voir annexe 3).

Il est bien évident que le milieu des affaires cherchera à bénéficier du passage de l'autoroute pour accentuer le développement commercial et industriel. D'ailleurs, nous pouvons observer ce phénomène qui s'est reproduit au fur et à mesure de l'avancement de l'autoroute vers le sud, soit à Saint-Lambert, Sainte-Marie, Vallée-Jonction et Saint-Joseph. Si un tel type de développement survenait avec le tracé "Est», cela aurait pour effet de déstructurer le milieu.

Alors que les orientations gouvernementales donnent la priorité aux activités agricoles en zone agricole (voir annexe 4), il est bien évident de croire que toute la zone agricole située entre le périmètre agricole et l'emprise de l'autoroute subira une pression énorme au fil des ans et que les activités agricoles qui y ont cours ne pourront résister longtemps dans un tel contexte où la cohabitation sera de plus en plus difficile.

Aussi, afin de compenser les impacts engendrés par le déplacement de l'autoroute plus à "l'est", le ministère des Transports a proposé diverses mesures d'aménagement du réseau routier de Beauceville.

Entre autres, la possibilité de réaménager le rang St-Charles, tel que soulevé, pourrait engendrer des inconvénients supplémentaires aux propriétaires agricoles qui utilisent cette voie secondaire dans la réalisation de leurs activités.

Au-delà des superficies perdues suite à l'implantation de l'autoroute, toute cette zone enclavée entre l'autoroute et la Ville de Beauceville risque fortement de devenir une zone en attente de développement d'activités autres qu'agricoles, et doit aussi être considérée comme à soustraire de la zone agricole à moyen et long termes, même si aucune étude ne démontre que Ville de Beauceville pourra développer et rentabiliser la zone agricole qui deviendrait négligée entre le tracé "Est" et la zone urbanisée. D'ailleurs, la zone non agricole disponible actuellement représente 3 fois la superficie de la Ville et dont la croissance démographique est stable depuis 20 ans.

Advenant le passage de l'autoroute à partir de la variante "Ouest", Ville de Beauceville pourrait envisager son développement dans une perspective intéressante et plus structurée à moyen et long termes, tout en évitant l'éparpillement des activités commerciales et industrielles. D'ailleurs, la Ville est déjà propriétaire d'une superficie importante de cette zone qui se situe entre le périmètre urbain et le tracé "Ouest". Il s'agit donc d'une zone dont la vocation agricole est déjà abandonnée et le passage de l'autoroute sur le tracé "Ouest" constituerait une barrière à l'empiètement de la « vraie » zone agricole, tel que recommandé par les orientations gouvernementales.

## **5- L'EFFET DES MODIFICATIONS DU RÉGIME HYDRIQUE SUR LES TERRES EN CULTURE**

Le ministère des Transports fait beaucoup état des incidences hydriques et hydrauliques qu'engendrerait la localisation de l'autoroute sur le tracé "ouest" sur les différents petits cours d'eau qui se trouvent dans le secteur.

Cependant, l'implantation de l'autoroute dans le tracé retenu par le ministère des Transports entraînera également des impacts importants sur l'écoulement des eaux et les terrains agricoles de ce secteur.

En effet, nous retrouvons également plusieurs cours d'eau et fossés dont certains n'ont pas été identifiée par le ministère des Transports au niveau de la variante du tracé "est". Entre autres, il y a le ruisseau Fraser qui s'écoule parallèlement au tracé de l'autoroute privilégié. Le bassin versant de ce cours d'eau, en plus de drainer plusieurs petits cours d'eau et fossés, intercepterait donc les eaux provenant de l'emprise de l'autoroute, accentuant ainsi de façon importante et plus rapide le débit d'eau.

En plus des terrains riverains qui subiraient des débordements possibles, les impacts seraient également observés sur les terres en culture situées dans la Vallée de la Chaudière, à l'embouchure de la rivière Plante, cette rivière drainant

les ruisseaux Fraser et autres petits cours d'eau de ce secteur. D'ailleurs, des problèmes d'érosion et de pertes de sols ont été observés en 2002 suite au débordement de la rivière Plante sur les terres en culture.

Le passage de l'autoroute à cet endroit, en plus d'accentuer les surplus d'eau, pourra également entraîner l'ensablement de lits de cours d'eau et la contamination des sols en culture contigus par les eaux souillées de sel et autres provenant de celle-ci. Un tel problème de contamination a d'ailleurs été observé en 2006 dans certains cours d'eau et lacs lors de la construction de l'autoroute entre Saint-Joseph et Beauceville, démontrant la très grande fragilité du milieu.

Les recours pour corriger de telles situations sont exigeants, complexes et souvent coûteux pour les propriétaires de terrains affectés.

## **6- AUTRES ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER**

Malgré certaines prétentions, nous ne croyons pas - même si la variante "Ouest" est un peu plus longue - que ceci n'entraînerait pas des coûts et une dépense énergétique supplémentaire pour l'industrie du camionnage. En effet, il faut prendre en considération que le tracé "Ouest" longe les pentes de terrains, contrairement au tracé "Est" qui se situe en travers des pentes, nécessitant plus de temps et d'énergie pour les pentes à monter, comme le montre d'ailleurs la figure 4.2 de l'étude d'impact sur l'environnement.

De plus, pour les camionneurs accédant au parc industriel de Beauceville, la voie de desserte sera de .7 kilomètre plus longue pour relier le tracé "Est".

L'estimation du ministère des Transports concernant les coûts de construction nous apparaît surévaluée. Selon les chiffres fournis par ce dernier, le coût de construction du tracé "Est" serait de 33 350 000 \$, comparativement à 38 225 000 \$ pour la variante "Ouest".



Sur cette base, le coût serait de 4 357 142 \$/kilomètre pour la variante "Est" et de 4 497 058 \$/kilomètre pour la variante "Ouest". La différence de coût entre les deux variantes étant de 4 675 000 \$ pour .7 kilomètre supplémentaire, soit 6 678 571 \$ pour un kilomètre supplémentaire sur cette base, soit 48% de plus. Comment s'explique cet écart important ?

Il faut aussi tenir compte du fait qu'une économie pourrait être faite avec la variante "Ouest" en évitant la construction de deux viaducs. De plus, un léger déplacement de cette variante vers l'Est permettrait de réduire le nombre de résidences à exproprier et les coûts qui en découlent (voir photo en annexe 5).

## **7- CONCLUSION**

Nous demandons donc à la présente commission du BAPE de recommander que l'autoroute Robert-Cliche (73) soit localisés sur le tracé "ouest", plus près du secteur urbanisé de Beauceville, afin de réduire les impacts sur les activités agricoles, tant au niveau des pertes de superficies en culture, du morcellement, de la pression sur la zone agricole que des perturbations du réseau hydrologique. D'ailleurs, plusieurs études ont démontré que tant dans l'intérêt du développement économique que de la protection de l'agriculture et du milieu écologique, le tracé "Ouest" devrait être favorisé.

Nous croyons qu'il est possible, pour le ministère des Transports, de réaliser l'autoroute en empruntant le tracé "ouest" afin d'éviter les perturbations aux activités agricoles, comme il l'a d'ailleurs fait entre Saint-Joseph et Beauceville pour contourner un ravage de chevreuils. Est-ce qu'on applique deux poids deux mesures ? (voir photo en annexe 6).

Nous remercions les commissaires de l'attention qu'ils porteront aux éléments que nous avons soulevés dans le présent mémoire.

## MRC Robert-Cliche

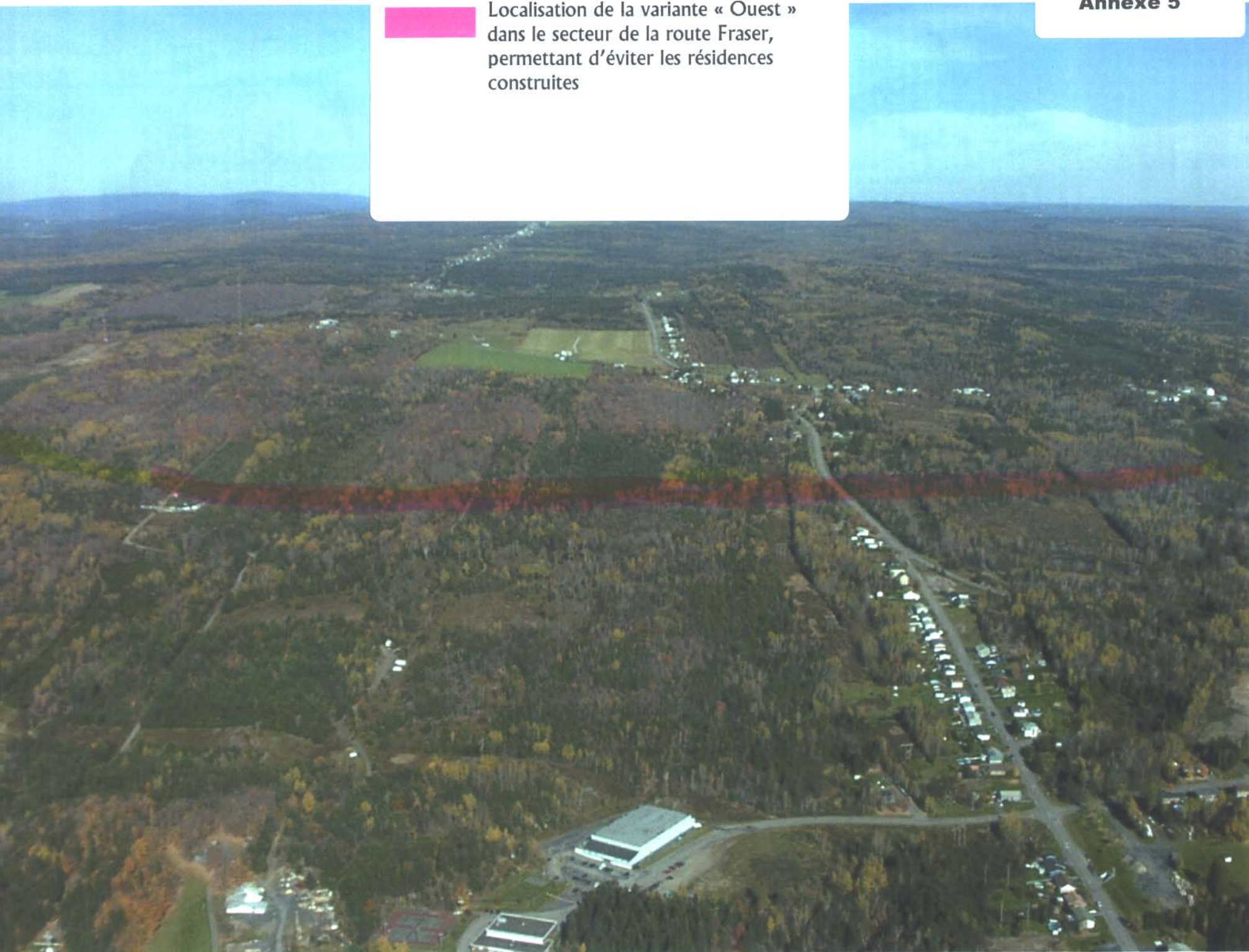
Municipalité	Nbre d'exploitations	Superficie en culture		Lait		Porc		Bœuf		Avicole		Sirop		Valeur totale des ventes (\$)
		Hectare	%	Nbre	Valeur ventes (\$)	Nbre	Valeur ventes (\$)	Nbre	Valeur ventes (\$)	Nbre	Valeur ventes (\$)	Nbre	Valeur ventes (\$)	
Saint-Victor	99	3 626	30	30	3 814 000	12	3 876 000	28	589 000	11	1 965 000	69	809 000	11 174 000
Saint-Alfred	9	419	10	2		0	0	5	83 000	0	0	6	71 000	541 000
Beauceville	37	1 547	9.2	19	3 458 000	1		3		0	0	21	257 000	4 594 000
Saint-Odilon	60	3 869	30	31	9 858 000	15	9 064 000	9	438 000	1		27	552 000	20 479 000
Saint-Joseph	61	2 754	25.4	35	6 221 000	9	3 713 000	18	269 000	1		32	168 000	11 335 000
Saint-Joseph-des-É	37	1 831	36.6	28	4 668 000	5	586 000	7	156 000	3	539 000	22	161 000	6 154 000
Saint-Jules	43	1 904	33.4	18	1 993 000	12	2 936 000	15	326 000	4	724 000	29	328 000	6 324 000
Tring Jonction	11	594	23.1	6	664 000	3		5	78 000	2		4	36 000	1 394 000
Saint-Frédéric	45	2 252	31.5	14	1 977 000	14	7 209 000	22	462 000	2	536 000	19	133 000	10 347 000
Saint-Séverin	22	639	11.4	2		5	1 897 000	11	258 000	0	0	19	265 000	2 587 000
<b>TOTAL MRC</b>	<b>424</b>	<b>19 435</b>	<b>23.4</b>	<b>185</b>	<b>32 653 000</b>	<b>76</b>	<b>30 296 000</b>	<b>123</b>	<b>2 713 000</b>	<b>24</b>	<b>5 167 000</b>	<b>248</b>	<b>2 780 000</b>	<b>74 929 000</b>

Le 21 octobre 2004

Source : Fiche d'enregistrement du MAPAQ, 2000

Seule la copie imprimée des annexes 2, 3 et 4 est disponible au secrétariat de la commission.

Localisation de la variante « Ouest »  
dans le secteur de la route Fraser,  
permettant d'éviter les résidences  
construites





Tracé linéaire qui n'a pas été retenu  
entre St-Joseph et Beauceville pour éviter  
un ravage de chevreuils.  
Une courbe prononcée de l'autoroute  
a donc été réalisée.

