
Mémoire déposé
par les citoyens du
rang Saint-Charles

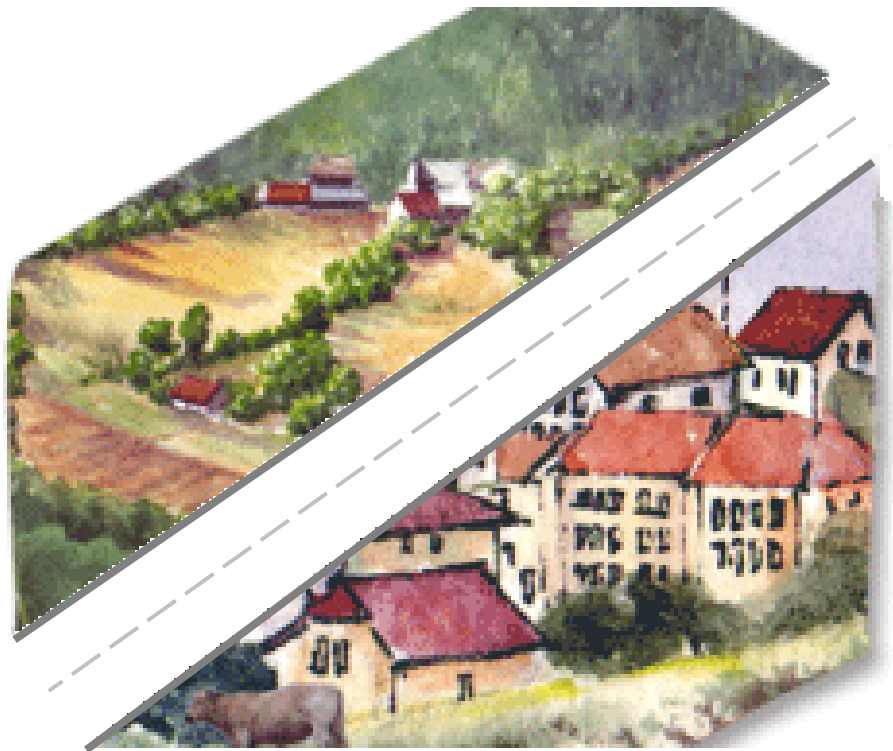
en faveur

du **TRACÉ OUEST**

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

entre Beauceville et Saint-Georges

Novembre 2006



Remerciements

Les citoyens du rang Saint-Charles tiennent à remercier les membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. La période d'information et de consultation publiques débutée en février 2006 et les audiences publiques tenues en octobre dernier ont été d'un apport indéniable à la compréhension de tous les aspects du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73).

Participation des signataires à ce mémoire

Le présent mémoire a été produit et rédigé par Madame Josée Bilodeau. Il a été élaboré à partir de la documentation disponible concernant le projet et les informations obtenues lors de la tenue des audiences publiques. Les signataires ont lu ce document et partagé l'opinion qui y est exprimée. Elle est le consensus de la compréhension, des discussions et de l'analyse de tous les signataires. Chacun y ayant participé à sa façon.

Monsieur Pascal Veilleux a assuré la communication entre tous les signataires et les personnes ressources consultées et s'est assuré de la bonne compréhension de chacun à l'avancement de l'analyse du projet. Monsieur Guy Quirion a participé aux discussions et à l'analyse en ajoutant ses connaissances empiriques du milieu dans lequel il a grandi. Sa participation active à la vie politique et communautaire de sa ville natale a permis d'ajouter plusieurs éléments à la compréhension de ce projet. Madame Manon Poulin et Monsieur Marc Saint-Hilaire ont contribué davantage à la section traitant des impacts sur l'agriculture des variantes de tracé. Mesdames Chantale Quirion, Jeannine Rodrigue, Nicole Saint-Pierre et Julie Veilleux et Messieurs Bernard Gagnon, François Lacombe et Éloi Thibodeau ont pour leur part participé aux discussions et apporté leurs réflexions quant à la nécessité de ce projet d'autoroute pour le développement économique de la région et aux impacts appréhendés. Monsieur Antonio Quirion s'est joint aux citoyens à la toute fin de l'analyse, partageant lui aussi notre opinion. Le tout s'est fait dans la plus grande cordialité et dans le respect de chacun.

Table des matières

Présentation des citoyens du rang Saint-Charles en faveur du TRACÉ OUEST	1
Le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges par le Ministère des Transports du Québec	2
• Introduction	2
• Un processus d'information et de consultation non transparent	3
Le promoteur n'informe pas la population ni les intervenants principaux de la remise en question du tracé de référence	3
Le promoteur n'informe pas la population ni les intervenants principaux de l'existence de la variante de tracé Est avant de déposer son avis de projet au ministre	4
Un avis de projet qui ne décrit pas les deux variantes de tracé pour le segment entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins	5
Le promoteur ne s'associe à aucun citoyen pour débiter son processus de consultation	6
Une étude de perception biaisée	6
Des propriétaires de lots rencontrés et interrogés mais mals informés	7
Des séances d'information et non de consultation	8
Proposition des citoyens à la commission	10
• Un projet qui peut raisonnablement se faire attendre	12
Les taux d'accidents sur la route 173 sont plus faibles dans l'ensemble que les taux critiques	13
La gravité des accidents est comparable à la moyenne provinciale	16
Les projections des débits de circulation pour 2031 sur la route 173 ne dépasseront pas les exigences d'une route nationale	17
La fluidité et le niveau de service de la route 173 sont correctes	17
Les projections des débits de circulation pour 2031 sur l'autoroute 73 ne justifient pas la construction d'une autoroute	18

Des travaux d'amélioration de la route 173 sont en cours	19
Des répercussions de l'autoroute 73 sur le développement économique peu explicites	19
Opinion des citoyens sur la raison d'être du projet	20
* Analyse comparative des variante de tracé Est et Ouest	20
Le tracé de moindre impact identifié par le promoteur	22
Critères de comparaison des variantes de tracé faisant consensus	23
Critères de comparaison des variantes de tracé ne faisant pas consensus	25
Proposition du tracé optimal par les citoyens du rang Saint-Charles	40

Présentation des citoyens du rang Saint-Charles en faveur du TRACÉ OUEST

Madame Josée Bilodeau et Monsieur Pascal Veilleux perdront leur résidence principale ou seront déplacés à proximité de l'autoroute. Quel que soit l'avenir qui leur est réservé, ils subiront de lourds inconvénients par la variante de tracé Est. Les deux grandes propriétés forestières productives qu'ils possèdent seront divisées et ils perdront une partie de leurs revenus familiaux.

Madame Manon Poulin et Monsieur Marc Saint-Hilaire perdront une grande superficie de terre vouée à la production fourragère qui limitera le développement de leur production laitière. Ils devront réduire leur cheptel laitier ou acheter d'autres terres. Madame Poulin et Monsieur Saint-Hilaire ont acquis cette ferme en l'an 2000 pour son potentiel de développement. Les terres en culture de leur entreprise antérieure, située dans la paroisse voisine, étant d'une grande rareté. Le développement de leur exploitation est donc de nouveau limité par ce projet autoroutier insoupçonné.

Madame Nicole Saint-Pierre et Monsieur François Lacombe verront leur qualité de vie diminuée par le bruit et les poussières engendrés par la proximité de la future autoroute de leur résidence principale sans parler de l'altération de la qualité de leur paysage et de leur champ visuel. Ils perdront également une partie de leur propriété forestière et risquent de subir les inconvénients liés à la contamination de leurs puits d'eau potable.

Madame Jeannine Rodrigue et Monsieur Guy Quirion vivent depuis plus de cinquante ans dans le rang Saint-Charles. De leur résidence, ils apercevront le pont d'étagement de cette infrastructure autoroutière qui traversera leurs terres. La quiétude et la beauté de leur milieu ne seront plus jamais les mêmes.

Madame Chantale Quirion et Monsieur Bernard Gagnon ont récemment acquis une ancienne résidence dans le rang Saint-Charles et ne souhaitent aucunement vivre à proximité de cette future autoroute. La qualité de vie qu'ils avaient imaginée pour leur petite famille se trouvera fortement altérée par ce projet inattendu.

Madame Julie Veilleux et Éloi Thibodeau vivent sur un grand domaine à proximité du pont d'étagement projeté de la variante de tracé Est sur le rang Saint-Charles. Cette grande propriété a été acquise en 2002 pour son charme et sa tranquillité. Le tracé Est affectera leur qualité de vie et certainement la valeur de cette magnifique propriété.

Monsieur Antonio Quirion possède une résidence secondaire dans le rang Saint-Charles au nord de la route Fraser. La variante de tracé Est passera directement sur sa source d'alimentation en eau potable. Cette eau descend jusqu'au chalet par gravité et sert, en plus des besoins courants, à alimenter un petit lac ensemencé. Le tracé Est fera en sorte qu'il n'aura plus d'eau potable ni de lac ni de tranquillité ni probablement de visite des cerfs de Virginie. La terre sera en plus divisée en deux et Monsieur Quirion devra faire un détour de plus de deux kilomètres pour se rendre à son garage de l'autre côté de l'autoroute.

Le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges par le Ministère des Transports du Québec

Introduction

Les citoyens directement touchés par la variante de tracé Est retenue par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) n'ont pas pu exercer une réelle influence sur les questions à étudier, les choix et les prises de décision du MTQ sur le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges.

Les citoyens du rang Saint-Charles (les citoyens) ont bien sûr participé à la soirée d'information du 12 mai 2004 et à la séance d'information du 29 novembre 2004 menées par le promoteur. Celles-ci étaient toutefois relativement brèves considérant tous les impacts d'une telle infrastructure autoroutière, les interventions des participants y étaient plutôt spontanées que réfléchies et bien peu d'informations, de simples petits dépliants, étaient ensuite disponibles pour tenter de comprendre les impacts du projet. Les citoyens ont tout de même posé des questions et exprimé leurs opinions auprès des intervenants principaux au dossier lors des séances même et par le biais d'une pétition. Ils ont réussi à amasser 480 signatures en faveur du tracé Ouest en quatre jours seulement en faisant du porte à porte et en expliquant le plus honnêtement possible les impacts du projet avec leurs connaissances empiriques du milieu. La faible représentation en nombre des citoyens n'étant aucunement représentative des efforts menés pour faire valoir leur point de vue. Les citoyens ont ensuite consulté la documentation mise à leur disposition pendant la période d'information et de consultation de février 2006 et ont participé à la séance d'information publique du 21 mars 2006.

Les citoyens directement touchés par la variante de tracé Est retenue par le Ministère des Transports du Québec n'ont pas pu exercer une réelle influence sur les questions à étudier, les choix et les prises de décision du Ministère sur le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges.

Toutes ces séances d'information, les questions, commentaires et préoccupations de représentants de certains groupes de même que les réponses des représentants du MTQ n'ont pas davantage convaincus les citoyens et ont été insuffisants pour comprendre le raisonnement et les critères justifiant ce choix de la variante de tracé Est par le promoteur. Les citoyens ont donc poursuivi leurs démarches et demandé des audiences publiques. Le 21 août 2006, les citoyens recevaient enfin une réponse du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), Monsieur Claude Béchard. Celui-ci ayant accepté la tenue de ces audiences en dépit des vingt-deux (22) demandes pour qu'il n'y en ait pas.

Pour s'y préparer, les citoyens ont examiné plus en détail la documentation sur le projet et certains rapports d'enquêtes et d'audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les citoyens ont également poursuivi leur investigation par des visites terrestre et aérienne de la zone d'étude à l'aide d'un représentant de l'Union des producteurs agricoles (UPA). L'incertitude et l'anxiété de la tenue et de l'issue de ces audiences, la tâche commensurable qu'elles exigent de s'y préparer, la documentation parfois très technique et surtout très volumineuse à synthétiser et maîtriser et les pressions des médias et politiciens du milieu n'ont pas suffi à freiner l'ardeur et la conviction initiale des signataires de ce mémoire. De nombreuses questions ont pu être posées lors de ces audiences et ont permis de clarifier plusieurs points et d'affiner la réflexion des citoyens.

Les citoyens ' survivants ' livrent enfin dans le présent mémoire les détails de cette mûre réflexion. L'opinion des citoyens exprimée dans ce document, suite à l'analyse des données, est le fruit de

L'opinion des citoyens exprimée dans ce document, suite à l'analyse des données, est le fruit de discussions des signataires qui ne sont pas des experts des projets autoroutiers.

discussions des signataires qui ne sont pas des experts des projets autoroutiers. Cette opinion n'a pas été confrontée à des spécialistes des différents domaines touchés par ce projet. Il est donc possible qu'elle ne soit pas juste. D'autre part, la section traitant du processus d'information et de consultation juge de façon parfois

sévère le promoteur de ce projet. Les citoyens tenaient à ce que la commission puisse bien comprendre tout le contexte dans lequel ce processus s'est déroulé et se place dans la peau des personnes directement touchées par le projet. Cette mise en contexte vise à proposer, sans prétention, quelques améliorations au processus consultatif existant. Pour ce qui est de la sécurité de la route 173, cette section a été particulièrement difficile à analyser. Plusieurs paramètres doivent être pris en compte et peu de données comparatives ont été fournies dans l'étude d'impact. Les citoyens n'avaient donc aucun portrait de la circulation routière au Québec qui aurait permis d'avoir une vision plus globale de la problématique de circulation routière de la route 173. Les citoyens ont traité certains paramètres qui leur sont apparus essentiels et ont exprimé quand même leur point de vue. Il est également possible que l'opinion des citoyens soit biaisée par le fait qu'ils soient directement touchés par le projet, personne n'est complètement objectif dans une position pareille. Néanmoins, plusieurs points ont fait consensus entre le promoteur, les personnes ressources et les requérants et permettent de confirmer l'avantage d'un tracé par rapport à l'autre sur certains critères.

Un processus d'information et de consultation non transparent

À plusieurs étapes du processus d'information et de consultation et à l'égard de plusieurs intervenants au dossier, tant les citoyens que les organismes publics et parapublics de Beauceville, le promoteur a manqué de transparence dans le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges et plus particulièrement pour le tronçon entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins. Les paragraphes qui suivent décrivent l'historique de ce projet et la quasi absence

À plusieurs étapes du processus d'information et de consultation et à l'égard de plusieurs intervenants au dossier, tant les citoyens que les organismes publics et parapublics de Beauceville, le promoteur a manqué de transparence dans le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges et plus particulièrement pour le tronçon entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins.

de transmission de l'information par le promoteur sur l'avancement du projet aux intervenants principaux au dossier et à la population du milieu dans lequel il s'insère.

Le promoteur n'informe pas la population ni les intervenants principaux de la remise en question du tracé de référence

Le tracé de référence de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges date de

1986. Toutefois, l'étude d'impact mentionne que ce tracé a été remis en question en 1997 lors de la réalisation de l'étude d'impact portant sur le tronçon entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville.

«En 1997, au cours de la réalisation de l'étude d'impact portant sur le tronçon entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, le raccordement dans l'axe de la route Fraser à Beauceville a été abandonné pour des raisons de sécurité routière et d'incompatibilité d'usage. [...] Ce qui a eu pour conséquence de remettre en question le tracé de référence entre Beauceville et Saint-Georges, tel qu'il est proposé dans l'étude d'opportunité de 1992. En effet, l'abandon du concept d'un échangeur à la route Fraser rendait moins opportun le rapprochement de l'agglomération urbaine de Beauceville, ce qui permettait de réduire d'environ 1 km la longueur de l'autoroute entre la route du Golf à Beauceville et la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins, en la localisant plus à l'est par rapport au tracé de référence¹.»

Lors des audiences publiques tenues en octobre dernier, le promoteur a confirmé qu'aucune information quant à la remise en question du tracé de référence n'avait été divulguée à la population ni même aux intervenants concernés à cette époque.

Le promoteur n'informe pas la population ni les intervenants principaux de l'existence de la variante de tracé Est avant de déposer son avis de projet au ministre

L'étude d'impact mentionne ensuite que la firme Tecsub a proposé le tracé Est comme alternative au tracé de référence en 1998.

«La limite est (de la zone d'étude) a été tracée de manière à comprendre tous les lots ou parties de lots, ainsi que les bâtiments situés à moins de 2 km du tracé Est proposé par Tecsub en 1998 (alors délimité le long de la ligne de transport électrique), de manière à pouvoir encore optimiser ce dernier et surtout à pouvoir circonscrire avec précision tous les impacts sur le milieu que ce tracé entraînerait².»

Là encore, le promoteur n'a pas jugé opportun d'informer la population et les intervenants au dossier ni en 1998 ni même avant le dépôt de l'avis de projet suivant les informations obtenues lors des audiences publiques. La directive³ du Ministère de l'Environnement du Québec (MEQ) nous indique pourtant que plusieurs initiateurs mettent en pratique diverses formes de consultation publique avant même de déposer leurs avis de projet au ministre. En 1999, la Ville de Beauceville avait pourtant demandé au MTQ d'analyser les possibilités d'implanter un raccordement sur le territoire de Beauceville suite à leur préoccupation de l'abandon du raccordement dans l'axe de la route Fraser.

«Préoccupée par l'abandon du raccordement dans l'axe de la route Fraser, la Ville de Beauceville demandait au Ministère d'analyser les possibilités d'implanter un raccordement sur le territoire de la municipalité. C'est ainsi qu'en 1999, un emplacement propice à un raccordement fut identifié dans le secteur du manège militaire. La figure 5.1 localise ce secteur puisque, tel que déjà expliqué, la variante de tracé d'autoroute Est a été définie en reliant de la façon la plus directe possible le raccordement à la route du Golf et le secteur du manège militaire de Beauceville, propice à un autre raccordement.

¹ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-38, avant dernier paragraphe.

² Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 4-2, dernier paragraphe.

³ Directive du Ministère de l'environnement, 2005, section 5.

Mentionnons à ce sujet que le raccordement Fraser est uniquement compatible avec la variante de tracé Ouest⁴.»

Comme le raccordement Fraser était uniquement compatible avec la variante de tracé Ouest, le MTQ aurait eu l'occasion à ce moment de discuter de l'autre variante de tracé avec les autorités de la Ville de Beauceville. Là encore, le promoteur a préféré ne pas discuter de l'existence du tracé Est suivant les informations obtenues lors des audiences. Donc, ni la Ville de Beauceville ni les autres intervenants principaux au dossier et encore moins la population n'étaient au courant d'un autre tracé que celui de référence. Ce qui nous permet de comprendre pourquoi, en l'an 2000, le personnel de la Municipalité régionale de comté (MRC) Robert-Cliche n'avait pas informé l'un des signataires de ce mémoire de l'existence d'une variante de tracé qui pourrait croiser les terres en culture qu'il voulait acquérir. Le personnel de la MRC Robert-Cliche ne pouvait connaître l'existence de ce nouveau tracé et l'avait informé à ce moment de l'unique tracé de référence qui ne traversait pas les terres vouées à la culture fourragère de la ferme en question. Ce citoyen voit aujourd'hui, malgré toutes les précautions qu'il a pris, l'une de ses terres en culture divisées par le tracé Est.

Un avis de projet qui ne décrit pas les deux variantes de tracé pour le segment entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins

Le MTQ poursuit donc son projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche et dépose son avis de projet au MEQ en mai 2002 pour le tronçon entre Beauceville et Saint-Georges. Il n'y dévoile pas pour autant la variante de tracé Est mais uniquement et explicitement le tracé de référence assimilable au tracé Ouest pour le segment entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins⁵. Le formulaire d'avis de projet est pourtant clair à ce sujet, le promoteur doit:

[...] décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet. [...] Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.)⁶.

Le MTQ émet toutefois une réserve sur le tracé de référence dans son avis de projet:

[...] tout tracé alternatif ou variante de tracé ou de localisation d'échangeur pourra être analysé quant au prolongement proprement dit de l'autoroute et aux voies de raccordement et ce, en fonction des problématiques rencontrées et des impacts générés par le tracé de référence⁷.

Mais les citoyens ne sont pas d'avis que cette phrase d'ordre très général pouvait laisser présager l'éventualité d'un autre tracé que le tracé Ouest. En effet, le MTQ prend un soin méticuleux dans sa description du tracé Ouest sans jamais dévoiler le moindre détail qui pourrait permettre d'avoir un

4 Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-46, 2^{ème} paragraphe.

5 Avis de projet, mai 2002, p. 5-6 et carte de localisation jointe à l'avis de projet.

6 Avis de projet, mai 2002, p. 5, section 7.

7 Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-2, 2^{ème} paragraphe.

soupçon quant à l'existence de la variante de tracé Est, notamment:

«Il est également prévu de construire une voie de desserte le long de l'autoroute du côté est...⁸»

«Le choix de localiser une voie de raccordement à la route Bernard sera aussi évalué en fonction de l'évolution du développement résidentiel qu'a connu ce secteur depuis les dernières années et le cas échéant, d'autres options quant à la localisation de ce raccordement seront examinées.⁹»

L'avis de projet a permis bien sûr au MEQ de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et de préparer une *directive pour les projets de construction, de reconstruction ou d'élargissement d'une route ou autre infrastructure routière publique*, directive somme toute assez générale et applicable à tout projet autoroutier sans en connaître précisément la localisation.

Mais l'avis de projet peut aussi être consulté par quiconque suivant la *Loi d'accès à l'information*. Et c'est sur ce dernier point que l'avis de projet amène les citoyens à croire que le MTQ a manqué de transparence. Cet avis de projet ne permettait aucunement à la population ni aux intervenants d'ailleurs d'être avisé des impacts de ce projet autoroutier.

Le promoteur ne s'associe à aucun citoyen pour débiter son processus de consultation

Pourquoi encore, le MTQ ne s'est-il pas associé dès le début du processus de consultation à des citoyens de Beauceville? Le MEQ incite fortement les initiateurs de projets à débiter le processus de consultation dès le dépôt de l'avis de projet et à y associer toutes les parties concernées, tant les individus, les groupes et les collectivités que les ministères et autres organismes publics et parapublics. La directive du MEQ est pourtant claire à ce sujet:

«Plus la consultation intervient tôt dans le processus qui mène à une décision, plus grande est l'influence des citoyens sur l'ensemble du projet et nécessairement, plus le projet risque d'être acceptable socialement¹⁰.»

Autant de questions sans réponses, autant de raisons qui ont menées les citoyens du rang Saint-Charles à demander des audiences publiques sur ce projet.

Une étude de perception biaisée

Le MTQ a effectué une *Étude de perception* de la fin janvier jusqu'à la fin février 2003 auprès de treize (13) organismes de divers domaines: socio-économique, environnemental, technique et récréatif. La Chambre de commerce de Saint-Georges, le Centre Local de Développement de Beauce-Sartigan et la Ville de Saint-Georges (Terrains des Parcs Industriels de Saint-Georges) ont été interrogés mais étonnamment, leurs homologues de Beauceville ne s'y retrouvent pas et les MRC

⁸ *Avis de projet*, mai 2002, p. 6.

⁹ *Avis de projet*, mai 2002, p. 6.

¹⁰ *Directive du Ministère de l'Environnement*, 2002, p. 4.

Robert-Cliche et Beauce-Sartigan non plus. Le promoteur répond d'ailleurs à la question 36 qui lui a été adressée par le MEQ face aux constats de l'absence d'acteurs majeurs:

«L'absence de participation à l'étude de perception est liée au fait que les organismes ont négligé de retourner les appels et ce, même après trois rappels téléphoniques pour prendre rendez-vous¹¹.»

Le promoteur avait une obligation morale de s'assurer de la participation de tous les intervenants. Aucun effort ne devait être ménagé pour s'assurer de la participation de tous. L'attitude du promoteur, en dépit de la valeur négligeable que le promoteur porte à cette étude, laisse perplexe les citoyens. Monsieur H. Marcel Veilleux, maire de la Ville de Beauceville à ce moment, pour ne nommer que lui parmi les intervenants à ce projet, n'aurait certainement pas négligé de répondre aux questions du promoteur s'il en avait eu l'opportunité.

Des propriétaires de lots rencontrés et interrogés mais mal informés

Le MTQ a aussi rencontré et interrogé, entre le 5 février et le 20 mars 2003, 101 des 108 propriétaires des lots susceptibles d'être touchés par le projet sur l'utilisation de leur(s) terre(s)¹². Ces rencontres ont permis au promoteur de caractériser l'utilisation des propriétés. Mais le promoteur a posé aussi des questions et recueilli des commentaires auprès des propriétaires sur le projet sans que les propriétaires ne soient au courant des deux variantes de tracé. Les réponses ont pu être biaisées en raison de l'improbabilité de la proximité de la future autoroute pour les propriétaires des lots touchés par la variante de tracé Est d'une part et d'autre part, de l'autoroute attendue depuis 1986 ans pour les propriétaires des lots touchés par la variante de tracé Ouest notamment sur:

- les commentaires relatifs aux impacts du projet sur les activités agricoles;
- les commentaires relatifs aux impacts du projet sur les activités forestières;
- les commentaires relatifs aux impacts du projet sur les activités acéricoles;
- les impacts sur les autres activités;
- les effets appréhendés du projet;
- l'opinion générale des personnes face au projet;
- et les questions sur le projet et attentes à l'égard du MTQ.

Le promoteur a pourtant utilisé une carte pour mener son *Étude de perception* auprès des représentants des organismes dans le mois qui a précédé la rencontre avec les propriétaires de lots. Cette carte est reproduite à la figure 1¹³. Les variantes de tracé Est et Ouest y sont très bien représentées de même que certains impacts potentiels. Pourquoi le MTQ n'a-t-il pas daigné lui-même présenter cette même carte pour recevoir les commentaires des propriétaires de lots touchés par le projet? Le MEQ mentionne pourtant dans sa directive que les citoyens ont une connaissance

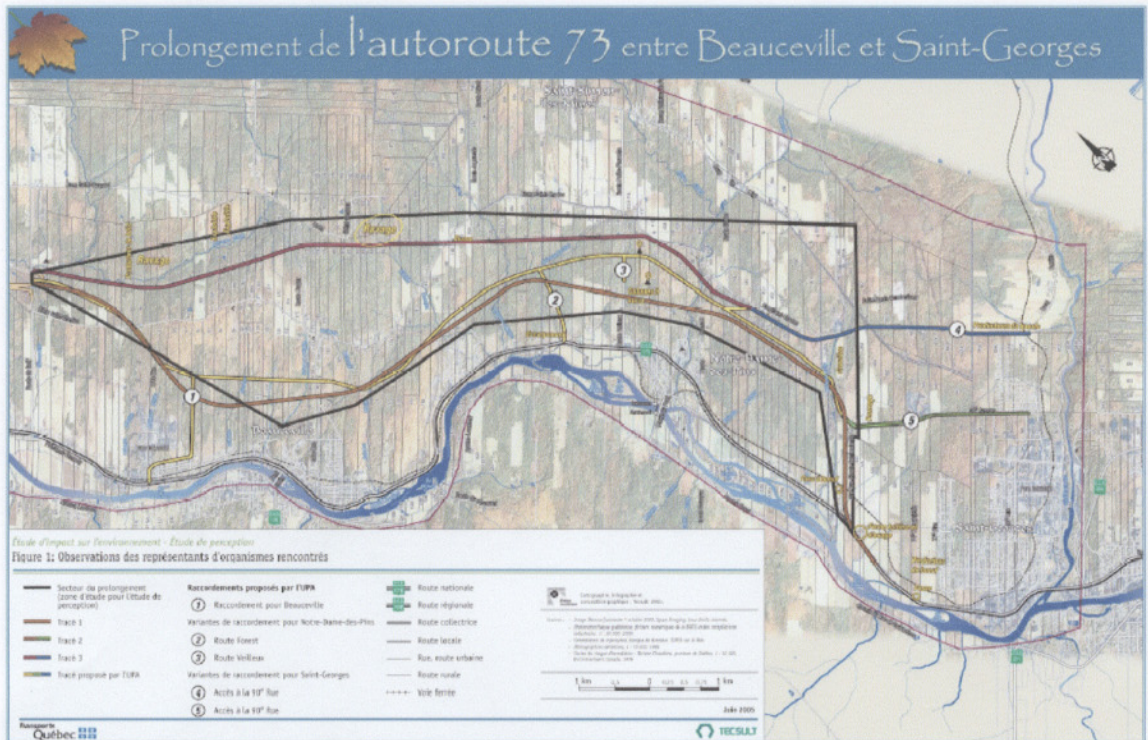
¹¹ *Rapport complémentaire*, 2005, Questions et commentaires, p. 4-25, quatrième paragraphe.

¹² *Inventaire des exploitations agricoles et sylvicoles*, mai 2003.

¹³ *Étude de perception*, 2003, figure 1.

empirique et concrète de leur milieu et qu'ils peuvent apporter des solutions souvent innovatrices et améliorer celles proposées par les initiateurs de projets. Le promoteur s'est privé ainsi de précieuses informations notamment sur la présence de cerfs de Virginie. Deux lignes de texte à ce sujet ont été recueillies auprès des propriétaires dans le document produit suite à cette rencontre.

Figure 1 Carte présentée aux représentants des organismes lors de l'Étude de perception menée par le promoteur en février 2003



Des séances d'information et non de consultation

Le promoteur mentionne dans l'avis de projet de la tenue de trois rencontres publiques d'information et de consultation¹⁴ prévues en cours d'étude.

Une **première** devait avoir lieu au début de l'étude d'impact, après la mise à jour de l'étude

14

Le MTQ utilise dans son étude d'impact l'expression '*Consultation publique*' pour identifier ces rencontres. Or, les lettres d'invitation envoyées à la population et les feuillets d'information relatifs au prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges distribués lors de ces rencontres utilisent les expressions 'Soirée d'information' ou 'Séance d'information'. Ces dernières étant beaucoup plus appropriées d'ailleurs pour qualifier ce type de rencontre, l'expression '*Consultation publique*' utilisée par le MTQ étant, de l'avis des citoyens, abusive.

d'opportunité. Celle-ci avait pour but d'informer la population des intentions du MTQ à l'égard de la zone d'étude et des tracés et variantes à étudier et de recueillir des informations quant aux contraintes, potentiels, et préoccupations méconnues jusqu'à ce jour. Cette rencontre n'a jamais eu lieu. Les inventaires du milieu et les analyses environnementales préliminaires ont été réalisés entre janvier et août 2003 et les dernières caractéristiques hydrologiques en octobre 2004 (Tableau 1). La documentation déposée au plus tard en décembre 2003 sauf pour les impacts acoustiques et les caractéristiques hydrauliques déposées quant à elles en juin 2005. La première rencontre aurait donc pu être tenue à la fin de l'année 2002. Elle aurait permis à la population de connaître à tout le moins la raison d'être du projet. Le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges revêt un vif intérêt politique dans la Beauce mais la justification réelle de ce projet ne doit jamais être mise en doute.

Tableau 1 Calendrier des inventaires du milieu et des analyses environnementales

	Inventaire et analyse	Documentation déposée	Tracé Est utilisé
Mise à jour de l'étude d'opportunité		Juin 2005	Tracé Est optimisé
Étude de perception	28 janvier au 3 février 2003 20 et 21 février 2003	Juin 2003	Tracé Est optimisé
Inventaire des exploitations agricoles et sylvicoles	5 février au 20 mars 2003	Mai 2003	Aucun
Inventaire des pistes de la grande et de la petite faune	25 février au 2 mars 2003	Juillet 2003	Tracé Est non optimisé
Inventaire des oiseaux nicheurs	12 et 16 juin 2003	Décembre 2003	Figures du document PR8.5 sont non disponibles
Impacts économiques et commerciaux	7 au 12 juillet 2003 28 juillet au 2 août 2003	Novembre 2003	Aucun
Étude de l'impact acoustique	13 au 15 août 2003 18 au 19 août 2003	Juin 2005 Révision, décembre 2005	Tracé Est non optimisé
Définition des caractéristiques hydrologiques du milieu et impacts probables de l'autoroute projetée sur les conditions actuelles	visite terrain et rencontre avec la Ville de Beauceville, les 6 et 7 octobre 2004	Juin 2005	Tracé Est optimisé

La **deuxième** rencontre allait avoir lieu une fois les inventaires du milieu et les analyses environnementales préliminaires réalisés et le tracé optimisé. Cette rencontre s'est tenue le 12 mai

2004 à la suite de l'envoi d'une lettre d'invitation des citoyens datée du 28 avril 2004. Cette dernière invitait les citoyens à une soirée d'information durant laquelle un bilan des travaux en cours serait présenté. Les citoyens auraient, par ailleurs, l'occasion de fournir des commentaires sur les différentes variantes à l'étude lors de la rencontre ou par écrit jusqu'au 1 juin 2004. Les citoyens touchés directement par l'une ou l'autre des variantes de tracé ne recevant pas d'information particulière ou d'invitation à une rencontre préalable. Les citoyens susceptibles de perdre leur résidence principale par exemple, bien peu nombreux pourtant, l'ont donc su lors de cette rencontre devant 240 personnes. À défaut d'exigence législative des promoteurs d'informer les citoyens directement touchés par leur projet, c'est la décence qui devrait prévaloir.

La **troisième** rencontre devait avoir lieu en fin d'étude et présenterait les résultats de l'évaluation environnementale du projet retenu et les mesures d'atténuation que le Ministère entend réaliser pour réduire les impacts du projet. Cette rencontre a eu lieu le 29 novembre 2004 à la suite de l'envoi d'une lettre d'invitation des citoyens datée du 16 novembre 2004. Là encore, le promoteur n'a pas jugé opportun d'informer les citoyens directement touchés par la variante de tracé Est qu'il avait retenue. C'est un appel téléphonique auprès de Madame Madeleine Lindsay, chargé au dossier, logé au moment où l'invitation est parvenue aux citoyens, qui leur a permis d'apprendre de façon privilégiée que la variante de tracé Est avait été jugée préférable sur le plan des impacts environnementaux par le MTQ. Madame Lindsay ayant fait preuve de compassion lors de l'appel téléphonique des citoyens.

Lors de cette rencontre, il a été permis aux citoyens d'apprendre que le MTQ, conjointement avec la Ville de Beauceville et d'autres intervenants locaux, menait une '*Étude des répercussions de l'autoroute 73 sur le dynamisme économique et la structure urbaine de Beauceville*' laquelle visait notamment:

[...] à fournir des informations complémentaires aux analyses déjà réalisées afin d'éclairer le choix du tracé qui sera retenu par le promoteur¹⁵.

Monsieur H. Marcel Veilleux, maire de la Ville de Beauceville à ce moment, s'est d'ailleurs exprimé en public lors de cette rencontre et a corrigé les propos du MTQ en mentionnant «*que le Ministère ne devrait pas utiliser le terme 'tracé retenu' mais plutôt 'tracé à l'étude'...*». Pourquoi le MTQ a-t-il tenu expressément cette rencontre d'information publique AVANT les conclusions de cette étude économique, qui rappelons-le, a été menée conjointement avec la Ville de Beauceville, les intervenants locaux et le MTQ?

Proposition des citoyens à la commission

Les citoyens ont été tenus dans l'ignorance de la variante de tracé Est pendant plus de six ans. Les audiences publiques leur ont permis d'apprendre que le promoteur n'a pas informé la population de l'existence de ce tracé avant mai 2004 parce qu'il n'était qu'une hypothèse¹⁷. Il est tout à fait légitime

¹⁵ *Étude des répercussions de l'autoroute 73 sur le dynamisme économique et la structure urbaine de Beauceville*, 2005, p. 1, avant dernier paragraphe de l'étude.

¹⁶ *Transcription des audiences publiques*, 2006, volume 2, p. 16, minute 665.

¹⁷ *Transcription des audiences publiques*, 2006, volume 1, p. 51, minute 2140.

pour les citoyens de douter de la bonne foi du promoteur. Déjà en février 2003, le promoteur a révélé la variante de tracé Est aux représentants de certains organismes pour mener son 'Étude de perception'. Ce tracé n'était déjà plus à ce moment une ligne droite entre deux points. En plus, on peut lire dans l'« Étude de l'impact acoustique » réalisé par Acoustec Inc. en août 2003 que la zone d'étude de bruit ne comprend que «...la variante Est du tracé retenu de l'autoroute 73¹⁸.» Le tracé Est n'étant certainement plus qu'une simple hypothèse à ce moment.

Monsieur Jean-Pierre Lamoureux, dans le cadre d'un cours offert par l'Université de Sherbrooke portant sur la réalité quotidienne de l'évaluation environnementale, a déjà mentionné que le promoteur d'un projet a pour la plupart du temps déjà choisi une variante au point qu'il est difficile de revenir en arrière et que la variante choisie a toujours été comparée à une autre variante avant d'être retenue mais pour quelques paramètres seulement. Les citoyens croient que le processus d'analyse et de comparaison des variantes mené par le promoteur dans ce projet reflète entièrement la réalité de l'analyse environnementale mentionnée par Monsieur Lamoureux. Les citoyens ne sont pas dupes.

Pour favoriser l'acceptabilité d'un futur projet et pour qu'il y est au moins une apparence de neutralité et d'impartialité de la part des promoteurs, il importe que le MEQ soit plus exigeant envers eux. La

Pour favoriser l'acceptabilité d'un futur projet et pour qu'il y est au moins une apparence de neutralité et d'impartialité de la part des promoteurs, il importe que le MEQ soit plus exigeant envers eux.

description du projet et de ses variantes doit être plus précise dans l'avis de projet et les modalités de consultation du public plus rigoureuses et respectées. Serait-il possible même que soit nommé une personne ressource du MEQ et ce, dès le dépôt de l'avis de projet? Cette personne ressource suivrait l'avancement de l'étude du promoteur et informerait les citoyens de

façon régulière de l'avancement des projets. Ainsi, il serait possible par exemple, par des rencontres d'information et de vulgarisation, de connaître les résultats des inventaires et des analyses du milieu effectués par le promoteur. L'information reçue serait ainsi plus compréhensive pour un plus grand nombre de citoyens et les rencontres plus conviviales. Cela permettrait aux citoyens de comprendre et d'accepter l'éventualité des impacts d'un projet sur la qualité de vie de leur milieu et surtout de suivre le raisonnement du promoteur. Les séances d'information actuellement menées par les promoteurs sont trop de grande envergure, les informations y sont nombreuses et concises et les interventions des citoyens touchés relèvent, par la forte pression subit, d'avantage de l'intuition et de l'émotivité. Les citoyens ne sont pas 'coupables' de se retrouver sur le chemin du promoteur et n'ont pas à trouver les arguments de leur défense. Leur participation à ce processus devrait se limiter à s'informer et à fournir des données empiriques au promoteur pour bonifier le projet.

Les citoyens se sont également étonnés que l'étude d'impact dont il est question ici franchise l'étape de recevabilité avec autant de facilité. Monsieur Pierre Baril, directeur par intérim du Ministère des Affaires municipales et des Régions par exemple, a

Les citoyens se sont également étonnés que l'étude d'impact dont il est question ici franchise l'étape de recevabilité avec autant de facilité.

jugé recevable la documentation du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche entre Beauceville et Saint-Georges. Dans sa lettre adressée à Monsieur Jacques Dupont à la Direction des évaluations environnementales en date du 12 août 2005, il mentionne:

18

Étude d'impact acoustique, 2005, section 3.0.

«Nous sommes d'avis que le promoteur a tenu compte des attentes des conseils municipaux et des conseils des municipalités régionales de comté. Le promoteur s'est appuyé sur les outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur et, en ce qui nous concerne, la documentation est recevable.¹⁹»

Le schéma d'aménagement de la MRC Robert-Cliche et le plan d'urbanisme de la Ville de Beauceville ne font pourtant aucunement mention du tracé Est et ces organismes n'ont pas à ce jour priorisé le tracé retenu par le MTQ.

L'avis de recevabilité de l'étude d'impact émis par l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux n'est pas 'recevable' non plus. Les données sur les impacts sonores étant incomplètes et ne tenant pas compte des mesures d'atténuation d'après les informations obtenues lors de la première partie des audiences publiques. La Direction régionale de santé publique ayant déposée en plus une lettre de position²⁰ sur le tracé de moindre impact. Ce qui, de l'avis des citoyens, dépasse le mandat attendu de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact des ministères consultés et est contraire aux règles d'éthiques d'usage. Les différents ministères sont les premières instances informées d'un projet soumis à la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et les spécialistes des différents domaines d'une étude d'impact. Il importe que l'examen de la documentation des promoteurs soit plus rigoureuse par les différents ministères. Ce 'fardeau de la preuve' n'appartient aux citoyens et ils ont droits à une information juste et complète.

Un projet qui peut raisonnablement se faire attendre

Le promoteur a proposé la construction de l'autoroute Robert-Cliche au début des années 1970. Ce lien entre Québec et Saint-Georges poursuivait deux objectifs principaux:

- il devait répondre à l'augmentation du débit de circulation sur la route 173;
- soutenir le développement économique de la Beauce²¹.

L'autoroute Robert-Cliche est maintenant en service jusqu'à Saint-Joseph et des travaux sont présentement en cours pour qu'elle puisse être disponible à la circulation d'ici la fin de 2007 jusqu'à la route du Golf à Beauceville. La présente étude d'impact poursuivait donc l'objectif premier du promoteur de rendre maintenant l'autoroute jusqu'à Saint-Georges. Les citoyens se sont toutefois interrogés sur la nécessité absolue de poursuivre ce prolongement de l'autoroute. L'époque des grands projets gouvernementaux où les soucis financiers et environnementaux étaient quasiment absents est maintenant révolue. Il importe, en dépit des fortes pressions politiques reliées à ce projet,

¹⁹ Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs, *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 3 août au 23 septembre 2005, p. 4.

²⁰ Agence de développement de réseaux locaux de service de santé et de services sociaux, *Lettre adressée à M. André Caron de la Direction de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports concernant le choix du tracé*, 8 mars 2002.

²¹ *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 2-1, 2^{ème} paragraphe.

de s'assurer qu'une telle infrastructure dans la magnifique vallée de la rivière Chaudière soit une nécessité et non le simple achèvement d'une idéologie politique.

Après analyse des données de l'étude d'impact et des informations obtenues lors des audiences publiques, les citoyens arrivent à la conclusion que le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à Saint-Georges n'est pas d'une absolue nécessité dans l'immédiat. Les citoyens livrent ici les détails de leur analyse quant à la raison d'être du projet.

Après analyse des données de l'étude d'impact et des informations obtenues lors des audiences publiques, les citoyens arrivent à la conclusion que le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à Saint-Georges n'est pas d'une absolue nécessité dans l'immédiat.

Les taux d'accidents sur la route 173 sont plus faibles dans l'ensemble que les taux critiques

L'étude d'impact fait mention d'une moyenne de 133 accidents par an pour la période du 1 janvier 2000 au 31 décembre 2002 sur la route 173 entre la route du Golf de Beauceville et l'entrée nord de Saint-Georges²². Le nombre d'accidents par année de ce même secteur ayant diminué à 116 selon les données actualisées fournies par le promoteur pour la période de janvier 2003 à décembre 2005²³.

Le promoteur que la sécurité routière de la route 173 est compromise par les contraintes géométriques de la route 173. Celle-ci comporte aujourd'hui des **pentés fortes** (9%) sur 4,6 % de la longueur de la section étudiée alors que la pente maximale d'une chaussée nationale en milieu rural doit être de 7%. La route 173 comporte aussi des **largeurs des voies et des accotements presque toujours inférieures aux normes** du Ministère pour ce type de route. La route 173 comporte également deux **courbes horizontales sous standard** sur 3,3 % de la longueur de la section étudiée.

Les citoyens se sont demandés si justement ces secteurs de la route 173 présentant des contraintes géométriques augmentait les risques d'accidents des usagers. La figure 2 reproduit celle fournie par le promoteur pour la période de janvier 2000 au 31 décembre 2002²⁴. La figure 3 reproduit les données actualisées pour la période de janvier 2000 à décembre 2005. On y observe essentiellement le même patron quant aux taux d'accidents et aux taux critiques (le débit de circulation a toutefois baissé de façon significative au nord de Saint-Georges d'environ 3000 véhicules).

²² *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 3-10, troisième paragraphe.

²³ *Complément à la mise à jour de l'étude d'opportunité*, 2006, p. 4.

²⁴ *Mise à jour de l'étude d'opportunité*, 2005, p. 2-19, figure 2.5.

Figure 2 Taux d'accidents et taux critiques de la route 173 pour la période de janvier 2000 à décembre 2002

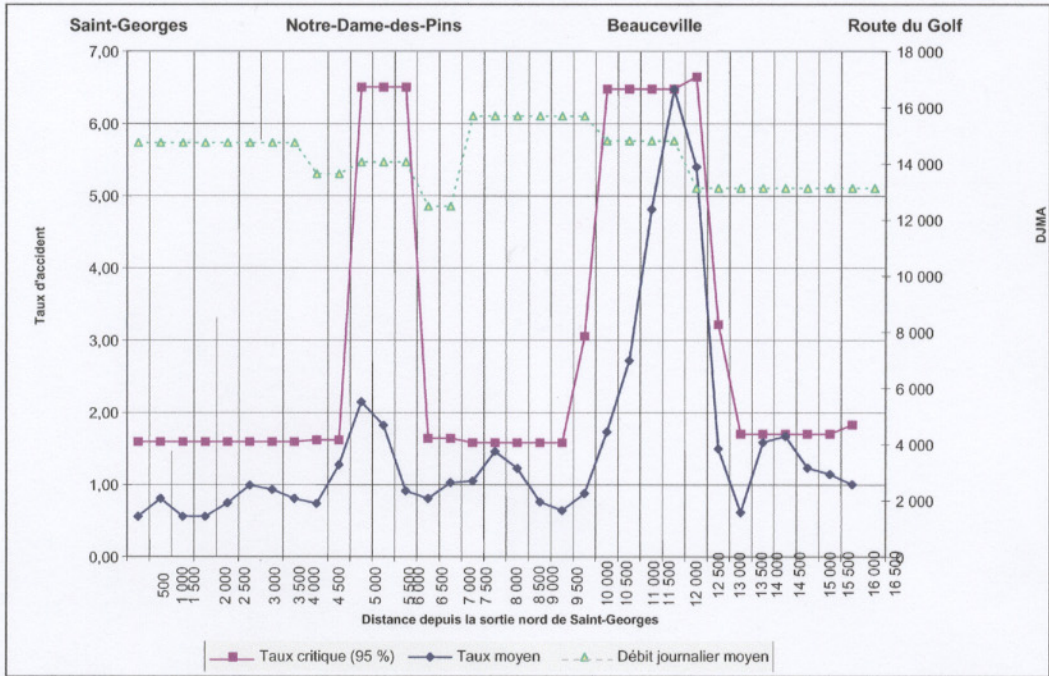
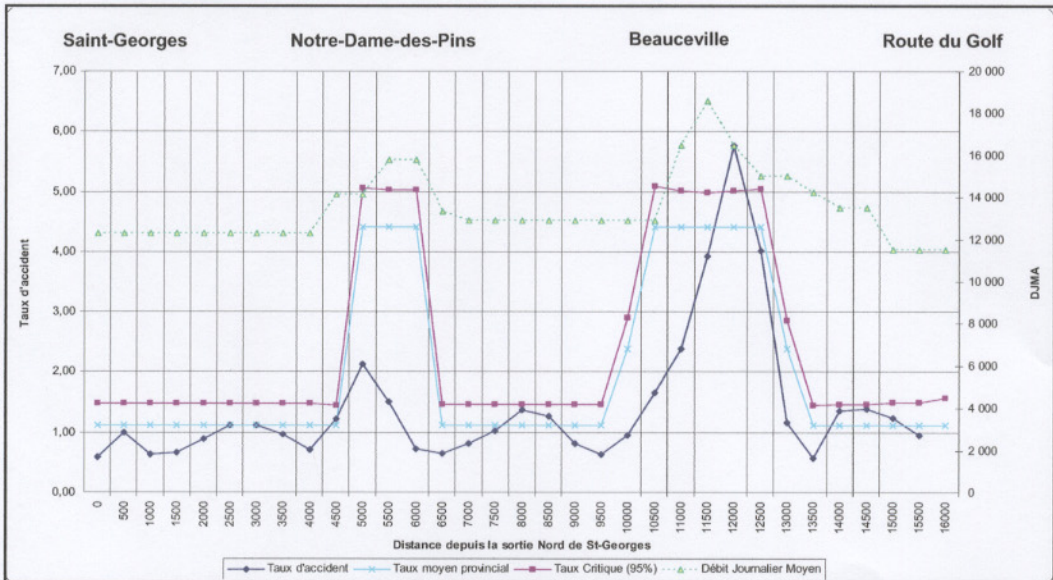


Figure 3 Taux d'accidents et taux critiques de la route 173 pour la période de janvier 2000 à décembre 2005



On observe donc encore aujourd'hui que les taux d'accidents sur la route 173 **sont dans l'ensemble plus faibles** que les taux critiques sauf pour un secteur entre Notre-Dame-des-Pins et Beauceville, de même qu'un petit secteur de Beauceville (situé entre les intersections de la route 173 avec la route 108 et la 107^{ème} rue). Ce dernier présente en fait un taux moyen d'accident **égal ou supérieur** au taux critique. Le promoteur conclue que:

[...] ce n'est que lorsque le tronçon de contournement de Beauceville serait construit que les taux d'accidents sur la route 173 pourrait baisser significativement²⁵.

Le promoteur poursuit en disant:

[...] que les analyses de 2003 démontrent qu'on continue d'observer une exposition au risque plus élevé à Beauceville que la moyenne provinciale²⁶.

Ces secteurs de la route 173 ne sont toutefois pas le reflet de l'ensemble du tronçon présentement à l'étude. Les contraintes géométriques ne semblent pas non plus être associées à la problématique de sécurité routière de ces secteurs. À propos des taux d'accidents élevés du secteur de Beauceville, la commission a posé la question suivante au promoteur:

«Est-ce qu'il y a des mesures que le ministère entend prendre pour atténuer les problèmes à ces intersections-là ...²⁷?»

Voici la réponse du Ministère:

«À l'heure actuelle, on n'a pas de travaux prévus à ces intersections-là. En construisant l'autoroute, on pense que le DJMA va baisser et va régler en partie le problème²⁸.»

Il semble pourtant que la sécurité routière de ce secteur s'est améliorée suivant les données plus récentes fournies par le promoteur²⁹. Le nombre d'accident a diminué de 22% passant de 96 pour la période de janvier 2000 à décembre 2002 à 75 pour la période de janvier 2003 à décembre 2005. L'intersection de la route 173 et de la route 108 à Beauceville présente la meilleure amélioration. Le nombre d'accident ayant passé de 31 à 12 pour les périodes pré-citées. L'intersection de la route 173 et de la 107^{ème} rue à Beauceville a aussi diminué mais dans une moindre mesure passant de 20 à 16 accidents. L'intersection de la route 173 et de la 115^{ème} rue est par contre toujours aussi problématique. Cette intersection est juxtaposée à un grand stationnement ouvert sur toute sa façade

25 *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 3-13, troisième paragraphe.

26 *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 3-13, troisième paragraphe.

27 *Transcription des audiences publiques*, 2006, volume 3, p. 87, minute 3640.

28 *Transcription des audiences publiques*, 2006, volume 3, p. 87, minute 3645.

29 *Complément à la mise à jour de l'étude d'opportunité*, 2006, p. 11 et *Mise à jour de l'étude d'opportunité*, 2005, p. 2-20.

à la route 173. Il suffirait peut être de diriger les véhicules vers la 115^{ème} rue ou la 111^{ème} rue avant qu'ils ne puissent accéder à la route 173 pour diminuer le nombre d'accident à cette intersection. L'intersection de la route 173 et de la 125^{ème} rue à Beauceville présente toujours elle aussi un grand nombre d'accident pour les périodes pré-citées. Le nombre d'accident de cette intersection pourrait pourtant être diminué très facilement en interdisant les véhicules de tourner à gauche sur le 125^{ème} rue en direction sud ou en fermant cette rue tout simplement. Ainsi, les deux dernières intersections jugées plus problématiques verraient leurs taux d'accidents respectifs diminués.

La gravité des accidents est comparable à la moyenne provinciale

Les taux d'accidents de la route 173 sont dans l'ensemble plus faibles que les taux critiques en dépit de la configuration géométrique de cette route. Mais la gravité des accidents qui y surviennent est-elle élevée? Une route peut présenter un taux d'accident normal mais dont l'indice de gravité est très élevé et mérite alors une intervention pour corriger la situation.

Le promoteur mentionne à cet effet que les 400 accidents de la route survenus entre Beauceville et Saint-Georges pour la période de janvier 2000 à décembre 2003 sont **comparables en terme de gravité** à la moyenne provinciale pour une route nationale³⁰. Ces pourcentages se sont également maintenus pour la période de janvier 2000 à décembre 2005 suivant les données plus récentes fournies par le promoteur. Le tableau 2 présente les données des deux périodes pré-citées³¹ et leurs proportions relatives.

Tableau 2 Gravité des accidents de la route survenus entre Beauceville et Saint-Georges

	Nombre d'accidents pour la période de janvier 2000 à décembre 2002	Proportion	Nombre d'accidents pour la période de janvier 2000 à décembre 2005	Proportion	Moyenne au Québec (2001)
Nombre total d'accidents	400	100 %	748	100 %	100 %
Gravité					
Accidents mortels	3	0,8 %	8	1,1 %	1,0 %
Blessés graves	14	3,5 %	33	4,4 %	4,1 %
Blessés légers	67	16,8 %	131	17,5 %	19,6 %
Dommmages > 500 \$	238	59,5 %	425	56,8 %	75,3 %
Dommmages < 500 \$	78	19,5 %	151	20,2 %	

³⁰ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-10.

³¹ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p.3-11, tableau 3.1.

Les projections des débits de circulation pour 2031 sur la route 173 ne dépasseront pas les exigences d'une route nationale

Les taux d'accidents et la gravité de celles-ci ne semblent pas justifier pour le moment le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à Saint-Georges. Mais prévoit-on une grande croissance démographique dans la région ou une nouvelle ruée vers l'or pour justifier ce tronçon?

Le promoteur a démontré qu'il y a eu une croissance des débits de circulation depuis 1981, passant d'environ 6 000 véhicules/jour à environ 12 300 véhicules/jour en 2003. Sur la route 173, au nord de la 57^{ème} Rue (route Cumberland), les débits varient entre 12 300 et 14 100 véhicules/jour, à l'exception des secteurs plus urbanisés de Notre-Dame-des-Pins et de Beauceville où les débits peuvent atteindre presque 20 000 véhicules/jour. L'enquête a aussi démontré que les débits ont stagné depuis 1999.

Le promoteur mentionne aussi que les perspectives démographiques les plus optimistes, datant de l'an 2000, anticipaient entre 1996 et 2016 des évolutions de -0,03 % pour la MRC Robert-Cliche et de 0,64 % pour la MRC Beauce-Sartigan³². Le MTQ prévoit ainsi qu'en 2015, la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges aura atteint une capacité comprise entre 80 et 99% d'après le *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*³³. Dans un horizon de 2031, le débit de circulation, en considérant les perspectives démographiques de la région, est estimé en fait à 14 000 véhicules/jour³⁴.

Suivant le rapport d'enquête et d'audience publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, le débit d'une route nationale suivant la norme du MTQ varie entre 500 et 15000 véhicules/jour en milieu rural, l'écoulement de circulation est ininterrompu sauf aux feux de circulation, et la vitesse de base doit être entre 80 et 110 km/h³⁵.

Les projections des débits de circulation pour la route 173 pour 2031 ne dépassent donc pas les exigences d'une route nationale mais sera tout de même dans les limites de sa capacité maximale. Advenant la non-réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) jusqu'à Saint-Georges, une enquête sur les origines et les destinations des déplacements indique que 45% des 12 300 véhicules en provenance de Saint-Georges (en 2003), soit 5700 véhicules, pourront prendre l'autoroute 73 à 17 km de Saint-Georges si l'autoroute s'arrêtait à Beauceville. Ce qui est tout à fait raisonnable pour quelques années à venir encore de l'avis des citoyens.

La fluidité et le niveau de service de la route 173 sont correctes

Ni le taux d'accident ou la gravité de celles-ci ne semble justifier jusqu'à présent le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche. Le débit de circulation dans les limites de la capacité de la route 173 ne garantit pas pour autant une bonne fluidité en tout temps. Quand est-il vraiment? Le promoteur mentionne que:

[...] la configuration géométrique de la route [...], se traduisant par la formation de pelotons, qui réduisent

³² *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 3-20.

³³ Ministère des Transports, *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*, octobre 2002, carte 17.

³⁴ *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 3-15, 3-28 et 3-29.

³⁵ Ministère des Transports du Québec, *Étude de justification*, version préliminaire révisée, mars 2004, p. 18.

la fluidité³⁶.

Il n'y a pas de bouchons de circulation sur la route 173 de l'avis des citoyens, tout au plus un peu de congestion dans le centre-ville de Beauceville aux heures de pointe. Quelle est la définition du mot 'pelotons' pour le MTQ? Comment ce paramètre se vérifie-t-il? Comment peut-on expliquer que la fluidité de la route 173 soit réduite? La vitesse moyenne de la route 173 étant correcte, soit de 80 à 83 km/h pour une route située principalement en milieu rural avec une vitesse affichée de 90 km/h sauf en milieu urbain où elle est de 50 km/h. La vitesse réelle au nord et au sud de Beauceville est de 77 à 92 km/h³⁷ alors que la vitesse affichée est de 70 à 90 km/h. Les citoyens n'arrivent pas à comprendre le constat du MTQ. Ils arrivent à la conclusion que tout au plus, la route 173 présente des secteurs plus urbanisés qui nuisent à la bonne fluidité et à la sécurité routière.

Par un second paramètre, le niveau de service, le promoteur tente de prouver que la route 173 est atteinte sa capacité maximale. Le niveau de service illustre l'adéquation entre l'offre de transport, déterminée par la géométrie et les éléments de contrôle, et la demande de transport, exprimée par les débits de circulation. Il existe six niveaux de services désignés chacun par une lettre, de A à F, A représentant une situation excellente ou idéale et F, une situation inacceptable ou de saturation. Le **niveau E** équivalent à la capacité maximale d'une intersection ou d'un segment de route, c'est-à-dire le **seuil à partir duquel une intervention est requise**. En 1991, tous les segments de la route 173 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges avaient atteint la limite inférieure du niveau de service D³⁸. En 2003, tous les tronçons de la route 173 dépasse le **seuil maximal du niveau D** et ont atteint la **limite inférieure du niveau E**³⁹ c'est-à-dire le seuil à partir duquel une intervention est requise pour améliorer le niveau de service. On mentionne toutefois que le seuil d'intervention peut être fixé à la limite entre le niveau E et F en cas d'absence d'autres problématiques particulières, telle la sécurité⁴⁰. Ce qui pourrait être le cas ici puisque les débits de circulation ont stagné depuis 1999, la route 173 est maintenant à la limite inférieure du niveau de service E et les indices de sécurité (nombre d'accident, gravité, taux d'accident) s'améliorent légèrement ou sont toujours dans les moyennes provinciales. Combien d'années encore la route 173 peut-elle suffire à ce niveau de service tout en conservant ces conditions de sécurité? Certainement assez pour respecter l'échéancier présenté par le MTQ.

Les projections des débits de circulation pour 2031 sur l'autoroute 73 ne justifient pas la construction d'une autoroute.

La commission d'enquête du parachèvement de l'autoroute 35 a établi par ailleurs quel serait le débit de circulation minimal requis pour justifier la construction d'une autoroute en milieu rural. Un représentant du ministère des Transports avait alors affirmé que ce seuil minimal est de 8 000 véhicules/jour. À l'horizon 2031, le débit anticipé sur l'autoroute 73 a été estimé à 7 500 véhicules/jour, ne justifiant pas ainsi sa construction, à quatre voies encore moins.

³⁶ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-10.

³⁷ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-13, dernier paragraphe.

³⁸ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-30, dernier paragraphe.

³⁹ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-33, tableau 3.9.

⁴⁰ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 3-30, note de bas de page.

Des travaux d'amélioration de la route 173 sont en cours

Le secteur de la route 173 actuellement à l'étude est situé dans les limites des MRC Robert-Cliche et Beauce-Sartigan et traverse les secteurs d'agglomérations urbaines de Beauceville, de Notre-Dame-des-Pins et de Saint-Georges. Les MRC ci-dessus mentionnées ont par ailleurs fait une entente⁴¹ pour appuyer le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) et d'amélioration de la route 173. Les citoyens se sont demandés si l'amélioration de la route 173 pouvait à elle seule répondre aux besoins de circulation routière et de développement économique de la région.

Le MTQ décrit deux scénarios pour améliorer le lien interrégional⁴² autre que celui de prolonger l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges. Le scénario 1 consistait à élargir la route 173 à quatre voies contiguës jusqu'à Saint-Georges. Le scénario 2 consistait à prolonger l'autoroute jusqu'à Notre-Dame-des-Pins puis la rabattre sur la route 173 qui aurait été élargie à quatre voies contiguës jusqu'à Saint-Georges. Or, la route 173 a fait l'objet d'un élargissement entre Saint-Joseph et la route du Golf de Beauceville en 2006 puis cette même route fera l'objet d'élargissement entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges en 2007. Ces travaux ne permettent-ils pas déjà d'améliorer le lien interrégional ou encore ne vaudrait-il pas mieux réévaluer la situation encore pendant quelques années? Le promoteur a aussi mentionné que les largeurs des voies et des accotements de la route 173 sont presque toujours inférieurs aux normes du Ministère pour une route nationale. Les travaux d'élargissement de la route 173 à quatre voies sur toute la longueur de la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges permettent-ils maintenant de répondre aux normes du MTQ?

Des répercussions de l'autoroute 73 sur le développement économique peu explicites

Pour ce qui est maintenant de la nécessité de poursuivre le parachèvement de l'autoroute Robert-Cliche pour soutenir le développement économique de la région, rien n'est moins sûr. Les données de l'étude d'impact et des documents complémentaires suite aux audiences publiques font mention de peu d'impacts positifs comparativement aux impacts négatifs de la venue de cette nouvelle infrastructure. En effet, les fuites commerciales sont bien détaillées et estimées à environ 2,5 à 2,8 M \$ annuellement⁴³. À cela s'ajoute la construction et l'entretien de cette nouvelle infrastructure autoroutière, respectivement de 148 M \$ et de 1000 \$/an/km pour les 8 premières années et de 100 000 \$/an/km pour les années suivantes (selon des données récemment publiées dans les journaux). Quant aux impacts positifs, il est mention des répercussions économiques de la propre construction du projet, de 177 nouveaux emplois possibles et d'économies de l'ordre de 1,3 M \$ sur les frais de transport pour les industriels. Comment chiffrer les gains économiques locaux des cent soixante-dix-sept (177) emplois qui pourraient être créés? Les 1,3 M \$ d'économie par année pour les entreprises de la région sur les salaires des chauffeurs découlant des réductions de temps de parcours et les réductions des frais d'opération des véhicules ne sont-elles pas exagérées? Le salaire des chauffeurs n'étant pas de 30 \$ l'heure dans la région. Il aurait été intéressant finalement d'avoir un bilan des retombées positives et négatives du projet et une projection de sa rentabilité. Les citoyens sont donc d'avis qu'il est difficile de juger de la raison d'être du projet sur la base de ces données.

⁴¹ *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, annexe 1.

⁴² *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 3-36 et 3-37.

⁴³ *Transcription des audiences publiques*, 2006, volume 4, p. 27, minute 1120.

Opinion des citoyens sur la raison d'être du projet

Les citoyens sont donc d'avis que le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche peut raisonnablement se faire attendre s'il n'en tient qu'aux conditions de sécurité routière. Le tronçon de la route 173 présentement à l'étude, en dépit de sa configuration particulière et de ses débits de circulation parfois élevés en milieu urbain, n'est pas dans l'ensemble une route dangereuse. Les citoyens du rang Saint-Charles ont été eux-mêmes très surpris de cette conclusion. La sécurité de la route 173 étant toujours le point de mire des intervenants influents du milieu pour justifier la construction de l'autoroute Robert-Cliche. Les débits de circulation projetés de la route 173 d'ici 2031 sont peut être à la limite des débits souhaitables pour une route nationale mais toutefois insuffisants pour justifier la construction d'une autoroute, encore moins à quatre voies. Les travaux actuels d'amélioration de la route 173 étant peut être la solution la plus économique et la plus justifiée. Le potentiel de développement économique qu'apportera cette infrastructure étant méconnu, ce projet est d'autant plus difficilement justifiable. La situation est tout de même particulière. Le débit de circulation de ce tronçon de la route 173 est dans les limites de sa capacité, les conditions de sécurité routière sont correctes dans l'ensemble, il y a pas de croissance démographique marquée attendue, l'économie de la région est bonne mais serait en principe meilleure par la venue de cette autoroute qui n'est pas par ailleurs justifiée suivant les débits de circulation projetés de cette nouvelle route.

Le débit de circulation de ce tronçon de la route 173 est dans les limites de sa capacité, les conditions de sécurité routière sont correctes dans l'ensemble, il y a pas de croissance démographique marquée attendue, l'économie de la région est bonne mais serait en principe meilleure par la venue de cette autoroute qui n'est pas par ailleurs justifiée suivant les débits de circulation projetés de cette nouvelle route.

Les citoyens arrivent à la conclusion que ce projet peut raisonnablement se faire attendre tant que les conditions de sécurité routière actuelles se maintiennent. Les retombées économiques de ce projet étant incertaines. Des mesures correctives urgentes devraient d'abord être prises sur la courte section de la route 173 à Beauceville présentant un taux d'accident plus élevé. Ce tronçon de la route 173 devrait par ailleurs faire l'objet d'un suivi continu puisqu'il est dans les limites des conditions routières fluides et continues. Mais comme il ne présente pas pour l'instant d'autres secteurs à risque et que des travaux d'amélioration de la route 173 sont en cours, il serait raisonnable de croire que ces mesures devraient suffire pour un bon moment.

Analyse comparative des variantes de tracé Est et Ouest

Les objectifs de réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche sont les suivants:

- augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation pour répondre aux besoins à court, moyen et long termes;
- relier les pôles d'activités et desservir adéquatement la population de la région;
- garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques de la région;
- identifier la solution de moindre impact au plan environnemental⁴⁴.

44

Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-9.

Ces objectifs doivent être atteints pour le projet dans son ensemble mais ils sont ici repris pour l'analyse des variantes de tracé Est et Ouest. Les citoyens peuvent affirmer que les deux variantes de tracé à la hauteur Beauceville répondent aux deux premiers objectifs du projet. Le tracé Ouest et le tracé Est répondent adéquatement au troisième objectif par la desserte au parc industriel. Le tracé Ouest permet toutefois d'offrir un avantage économique supplémentaire par le redéploiement de la structure commerciale de Beauceville et par son potentiel de diversification de l'économie locale. En effet, la Ville de Beauceville a vu l'opportunité qu'offrait le tracé Ouest de développement récréo-touristique important par la possibilité d'aménagement de belvédères offrant des repères visuels sur cette magnifique vallée de la rivière Chaudière⁴⁵. L'étude d'impact fait d'ailleurs mention du potentiel récréo-touristique de la vallée sous développé dans la région.

[...] le corridor de la vallée de la rivière Chaudière constitue un élément d'intérêt non négligeable en tant qu'axe principal de pénétration du territoire et en tant que lien privilégié avec le Maine. Le potentiel historique et les sites d'intérêts présents tout au long de ce parcours sont sous-exploités et leur mise en valeur reste à faire⁴⁶.

Il serait intéressant que l'autoroute Robert-Cliche puisse jouer ce rôle à la hauteur de Beauceville ou ailleurs et ainsi optimiser cette infrastructure. Reste maintenant à déterminer lequel des deux tracés répondra le mieux au dernier objectif pré-cité soit d'identifier le tracé de moindre impact au plan environnemental. Cet objectif est d'autant plus important que le développement récréo-touristique qu'offre l'autoroute doit se faire impérativement en respectant le patrimoine naturel de la vallée. Le tableau suivant résume l'essentiel de cette première démarche d'analyse du projet par les citoyens.

Tableau 3 Tracé répondant le mieux aux objectifs de réalisation du projet

Objectif de réalisation du projet	Tracé privilégié
Augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation pour répondre aux besoins à court, moyen et long termes	Tracé Est ou Tracé Ouest
Reller les pôles d'activités et desservir adéquatement la population de la région	Tracé Est ou Tracé Ouest
Garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques de la région	Tracé Est ou Tracé Ouest <ul style="list-style-type: none"> • Desserte au parc industriel Tracé Ouest <ul style="list-style-type: none"> • La voie de desserte permet le redéploiement de la structure commerciale de Beauceville • La voie de desserte permet la diversification de l'économie locale par son potentiel récréo-touristique
Identifier la solution de moindre impact au plan environnemental	?

⁴⁵ Roma Fluet et Associés, *Étude des répercussions du prolongement de l'autoroute 73 sur le dynamisme économique et la structure urbaine de Beauceville*, mars 2005, p. 29, section 6.2.

⁴⁶ *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 4-92

Le tracé de moindre impact identifié par le promoteur

Le promoteur a privilégié le tracé Est comme variante de moindre impact. Le promoteur a appuyé son choix sur les avantages suivants que présentaient la variante de tracé Est sur celle du tracé Ouest:

- sa longueur; elle est plus courte de 800 m par rapport à la variante de tracé Ouest;
- le fait qu'elle crée moins de nuisances pour les résidants de Beauceville (moins de propriétés et de résidences touchées, augmentation moindre du bruit, visible d'un moins grand nombre d'observateurs);
- le fait qu'elle implique des impacts moins appréciables sur le drainage local et les mesures de mitigation qu'elle nécessite sont beaucoup moins importantes, plus faciles à mettre en place et moins onéreuses;
- le fait qu'elle ne compromet d'aucune manière le développement du parc industriel de Beauceville⁴⁷.

Lors de la première partie des audiences publiques, le promoteur a repris à peu de chose près ces mêmes critères 'discriminants', soit la longueur du tracé, le nombre d'expropriations/acquisitions, le nombre de propriétés touchées, les impacts sonores, l'hydrogéologie et les risques de contamination des eaux potables. Ce dernier critère est le nouveau discriminant ajouté par le promoteur. Par contre la visibilité du tracé n'a pas été amenée comme critère discriminant lors des audiences. Deux avantages de la variante de tracé Est ont ensuite été comparés à ceux de la variante de tracé Ouest dans l'étude d'impact comme aux audiences publiques qui sont les suivants:

- l'opportunité qu'elle donne à la Ville de Beauceville de développer un secteur industriel et/ou commercial le long de la voie de desserte urbaine requise entre le lien au parc industriel et la route Fraser;
- le fait qu'elle minimise les impacts sur l'agriculture⁴⁸.

Le promoteur a réalisé un travail de comparaison présenté au tableau 5.7 de l'étude d'impact qui permet de faire l'analyse comparative des variantes de tracé. Les citoyens sont toutefois d'avis que le promoteur a omis plusieurs avantages de la variante de tracé Ouest mentionnés dans ce tableau et a, en plus, attribué une valeur

Les citoyens sont d'avis que le promoteur a omis plusieurs avantages de la variante de tracé Ouest et a, en plus, attribué une valeur arbitrairement élevée à certains avantages de la variante de tracé Est par rapport à leur importance réelle.

arbitrairement élevée à certains avantages de la variante de tracé Est par rapport à leur importance réelle. Par exemple, le choix privilégié du tracé Ouest par tous les intervenants du milieu (UPA, Syndicat des producteurs de bois (SPBB), Ville de Beauceville, MRC Robert-Cliche) a par exemple été omis. Le promoteur présente comme principal avantage la longueur du tracé Est. Il mentionne

⁴⁷ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-38.

⁴⁸ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-37.

pourtant que les utilisateurs gagneront 28,8 secondes et que ce gain de temps est trop minime pour constituer un discriminant entre les deux variantes⁴⁹. Toutes les contraintes techniques (pentes, remblai, déblai, longueur de tracé, etc.) s'équivalent pour les deux tracés⁵⁰. Le promoteur minimise aussi un avantage indéniable de la variante de tracé Ouest soit la possibilité qu'elle permet de redéployer la structure commerciale de Beauceville en mentionnant que le tracé Est ne le limite pas. Les citoyens sont donc d'avis que le promoteur n'a pas comparé et analysé objectivement tous les avantages des variantes de tracé.

Il est également probable que le promoteur n'est pas utilisé les variantes de tracé optimisées pour faire son analyse comparative. En effet, les inventaires du milieu et les analyses environnementales ont été réalisés avec la variante de tracé

Il est également probable que le promoteur n'est pas utilisé les variantes de tracé optimisées pour faire son analyse comparative.

Est optimisée et d'autres fois avec une des sous-variantes de ce tracé (voir tableau 1, p. 9). Il est extrêmement difficile par ailleurs de reconnaître laquelle des sous-variantes de tracé Ouest a été utilisée pour ces mêmes inventaires et analyses. L'étude acoustique a été réalisé par exemple avec la sous-variante de tracé Est non optimisée, quand est-il de la variante de tracé Ouest? L'utilisation de l'une ou l'autre des sous-variantes de tracé n'a pas d'incidences sur les inventaires fauniques ou sur les exploitations agricoles et sylvicoles mais pour certains critères, elle a une importance significative. Le nombre de propriétés traversées, les résidences expropriées/acquises, les impacts sur les puits d'eau potable et le climat sonore sont de ces critères où il importe de comparer les variantes de tracé optimisées. D'autant plus que le promoteur a utilisé ces critères comme 'discriminants' et que les différences sont quelques fois très minimes. Les citoyens ont donc repris l'analyse comparative des variantes de tracé pour ces critères en émettant quelque fois un doute sur les sous-variantes de tracé utilisées par le promoteur et son incidence sur le choix du tracé de moindre impact. Les citoyens ont ajouté aussi dans leur analyse certains critères non considérés par le promoteur.

Critères de comparaison des deux variantes de tracé faisant consensus

Certains critères, tirés de la documentation, font consensus entre le promoteur et les citoyens ou n'ont pas, à tout le moins, été remis en question. Ces critères n'ont pas été triés en fonction de leur importance relative et sont énumérés dans les lignes qui suivent:

- Les deux variantes de tracé présentent des avantages et des inconvénients au niveau des contraintes techniques et physiques⁵¹, elles sont donc équivalentes sur ce point;
- Aucune espèce végétale menacée ou vulnérable n'est présente dans les variantes de tracé;
- La variante de tracé Est exige le déboisement de 101,9 ha comparativement à 138,9 ha pour la variante de tracé Ouest;
- Les deux variantes ont un effet semblable sur la faune avienne;
- La variante de tracé Est créera un effet barrière plus important que la variante de tracé

⁴⁹ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-10, avant dernier paragraphe.

⁵⁰ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-11, avant dernier paragraphe.

⁵¹ Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-11.

-
- Ouest pour la faune et une fragmentation des habitats pour les mammifères;
- La variante de tracé Ouest permet le redéploiement d'une stratégie commerciale le long de l'axe autoroutier;
 - La variante de tracé Ouest permettra l'expansion du parc industriel le long de l'autoroute;
 - La variante de tracé Ouest a un effet structurant sur le développement de Beauceville en terme de création d'emplois rémunérateurs et de diversification ou de spécialisation du tissu manufacturier;
 - La variante de tracé Ouest encadre le développement urbain de la Ville de Beauceville;
 - La variante de tracé Ouest pourra faciliter l'aménagement du boulevard Renault parce qu'une partie de la circulation nord-sud y serait détournée;
 - La variante de tracé Ouest offre la possibilité de diversifier l'économie de Beauceville par l'aménagement de belvédères offrant quelques repères visuels sur la vallée;
 - La variante de tracé Ouest augmente la visibilité du parc industriel;
 - La variante de tracé Ouest est avantagée du fait que moins de propriétaires auront à faire des détours à faire pour accéder à leurs terres;
 - La variante de tracé Ouest est priorisé par l'Union des producteurs agricoles et le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce;
 - La variante de tracé Ouest n'affecte aucunement les terres en culture comparativement au tracé Est où la perte de terres en culture se chiffre à 5,8 ha;
 - La variante de tracé Est occasionne moins de perte de superficies occupées par des plantations, soit 18,5 ha comparativement à 20,8 ha pour la variante de tracé Ouest;
 - Les deux variantes de tracé traversent des lignes de transport d'électricité;
 - Le schéma d'aménagement révisé en 2005 de la MRC Robert-Cliche utilise la variante de tracé Ouest pour fixer un cadre au développement urbain sur le territoire de Beauceville;
 - La variante de tracé Ouest est utilisé dans le plan et les règlements d'urbanismes révisés de la Ville de Beauceville comme un élément encadrant le développement urbain de la ville, et c'est sur la base de ce tracé que le développement de la ville a été planifié;
 - La variante de tracé Ouest cadre avec la demande d'exclusion de la zone agricole adressée par la Ville de Beauceville à la CPTAQ;
 - La variante de tracé Ouest a été priorisé par la Ville de Beauceville dans sa résolution d'avril 2005;
 - Le tracé Ouest a fait l'objet d'une résolution commune entre les MRC Robert-Cliche et Beauce-Sartigan en 1996;
 - Les membres de la Chambre de commerce de Beauceville se sont prononcés en faveur du tracé Ouest suite à la séance d'information de novembre 2004;
 - Les tracés s'équivalent en terme de coût.

Tous ces critères sont repris dans le tableau 4 à la fin de ce document pour fin de comparaison entre les deux variantes de tracé.