

Critères de comparaison des deux variantes de tracé ne faisant pas consensus

Les citoyens reprennent ici l'analyse comparative des critères ne faisant pas l'objet de consensus et apportent leurs commentaires et leur position pour chacun.

Nombre de propriétés et morcellement des terres traversées

Les figures 4 et 5 sont tirées de la documentation déposée par le promoteur. Elles illustrent soi-disant les grandes propriétés traversées par les variantes de tracé et accentuent étonnamment l'écart entre les tracés sur le nombre de résidus engendrés (115 pour le tracé Ouest et 95 pour le tracé Est) par rapport aux résultats présentés dans l'étude d'impact (102 pour le tracé Ouest et 96 pour le tracé Est). Le promoteur a aussi changé le chiffre charnière du nombre d'hectare pour qualifier une propriété de 'grande propriété'. Dans l'étude d'impact, une propriété est qualifiée de telle si elle a une superficie supérieure à 2 hectares. Dans ces figures, ce chiffre charnière passe à 1,5 hectare. La manipulation des données étant un exercice souvent utilisé par le promoteur dans l'étude d'impact d'ailleurs et la rende indigeste par moment. Ces figures représentent en fait les lots et non les propriétés traversées. Le nombre de lots traversés entre la route du Golf et le raccordement sud étant à peu près identique pour les deux tracés, soit environ 42.

Figure 4 Lots traversés par la variante de tracé Est

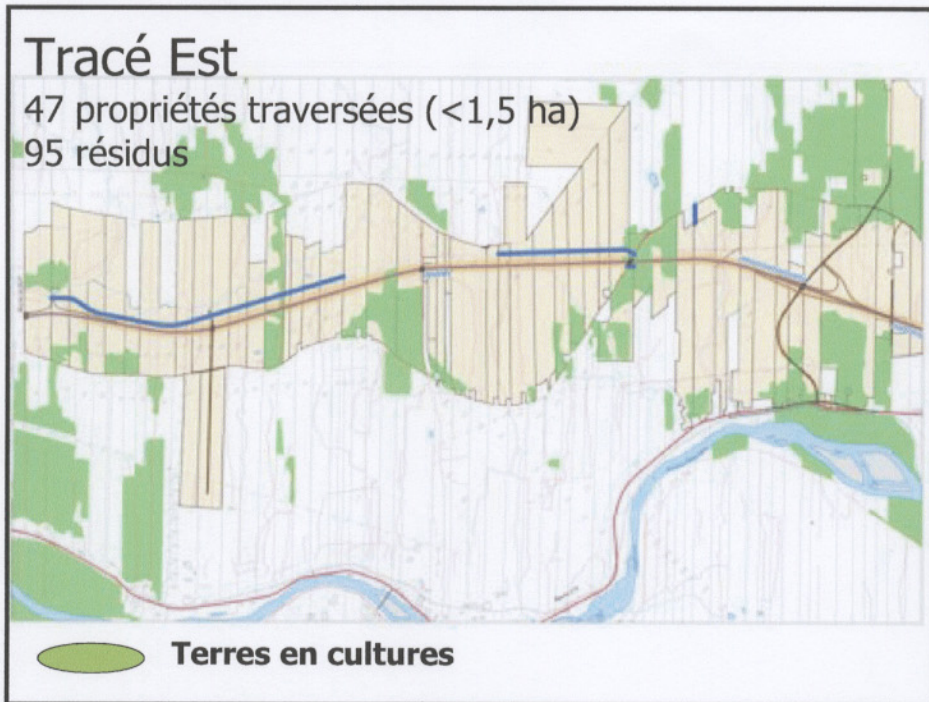
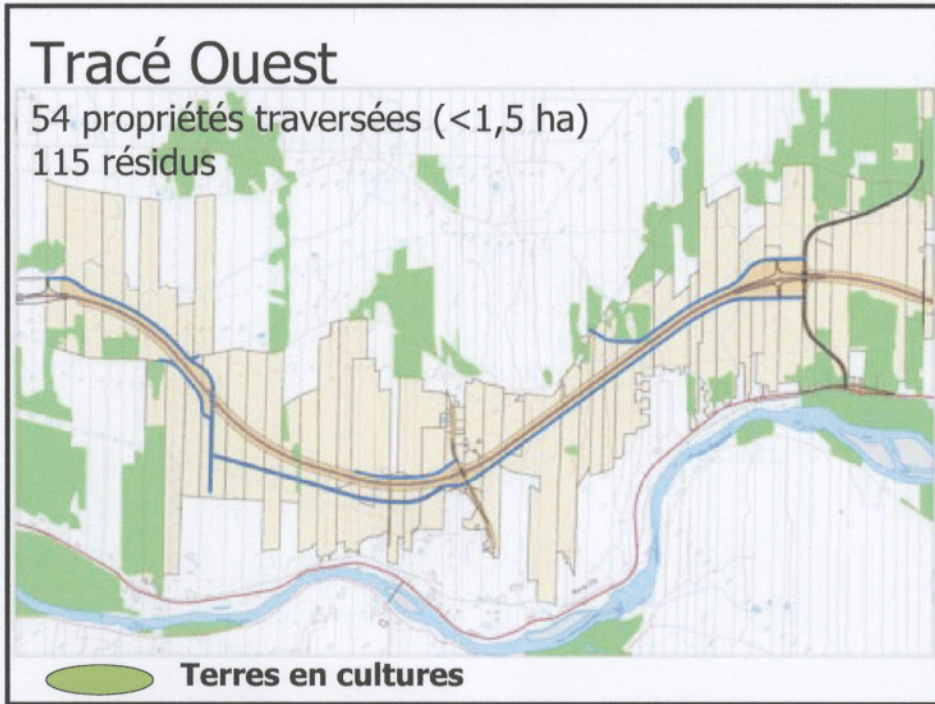


Figure 5 Lots traversés par la variante de tracé Ouest



Pour bien comprendre l'information de ces figures, il importe de décrire le développement du territoire de la Ville de Beauceville. Les lots situés entre la rivière Chaudière et le rang Saint-Charles avaient originellement une longueur d'environ 40 arpents. Ils ont, au fil du développement urbain de la Ville de Beauceville, été subdivisés et dézonés. Certains lots ont été subdivisés en haut du développement urbain pour diverses raisons et appartiennent à plus d'un propriétaire. Les termes 'lots' et 'grandes propriétés' sont très différents dans ce cas-ci. Et c'est pourquoi le promoteur touche à autant de propriétés toutes superficies confondues avec le tracé Ouest (90 propriétés touchées) comparativement au tracé Est (62 propriétés touchées). De plus, la Ville de Beauceville possède trois propriétés à la hauteur de son parc industriel pour ses besoins futurs de développement. Ces grandes propriétés seront inévitablement subdivisées à moyen et long terme peut importe la réalisation de ce projet d'autoroute. Il est dommage que le promoteur n'est pas fourni une description plus détaillée, appuyée d'une carte, des propriétés avant et après le passage de l'autoroute et distingué ces propriétés appartenant à la Ville de Beauceville.

Les lots situés entre le rang Saint-Charles et le rang Saint-Gaspard sont par contre dans l'ensemble d'une longueur d'environ 27,5 arpents et n'ont pas subi de subdivision par le développement urbain. Les termes 'lots' ou 'grandes propriétés' ici se confondent. On y remarque aussi que les lots sont pour la plupart trapézoïdales. Le rang Saint-Charles et le rang Saint-Gaspard épousent la sinuosité de la rivière Chaudière et induit, de ce fait, ces formes particulières. Le passage de l'autoroute, par le tracé Est pratiquement rectiligne, induit inévitablement une subdivision supplémentaire de ces grandes propriétés jusque là préservées.

Les citoyens sont d'avis que le promoteur doit prendre en compte non seulement le nombre de propriétés traversées et le nombre de résidus engendrés par l'autoroute mais relativiser l'importance de ces critères par rapport à la préservation de l'intégralité du rang Saint-Charles et de ses terres. La beauté et la sinuosité de même que les paysages exceptionnels qu'il offre sur toute la vallée sont

d'une grande importance pour les générations actuelles et à venir. Il faut voir les paysages automnales de toute la vallée à cette hauteur et la luminosité des agglomérations urbaines dans l'obscurité la plus totale de ce milieu rural. Le 'clair de lune' et le 'clarté du jour' y prennent aussi tout leur sens dans le rang Saint-Charles. Il n'est pas rare de monter la route Fraser et d'apercevoir doucement un tout autre paysage d'hiver au fur et à mesure que l'on monte dans la vallée. Il faut contempler le paysage magique qu'offre alors les arbres glacés des matins d'hiver. Ce paysage est rarissime en milieu urbain mais très fréquent en haut de la vallée. La paroisse de Saint-François-de-Beauce dans laquelle est située le rang Saint-Charles possède également un passé historique intéressant, elle est l'une des plus anciennes paroisses de la Beauce (1765). Le rang Saint-Charles est aussi le lien de transit des touristes vers les lieux historiques de Saint-Simon-les-Mines comme l'a mentionné le promoteur dans l'étude d'impact:

«Cette partie de la zone d'étude (piedmont) comporte une grande diversité dans les ouvertures visuelles et les vues qu'elle offre. [...] C'est ainsi que des perspectives et des panoramas sont perceptibles à partir de l'arrière-pays vers les sommets de l'autre côté de la rivière car la vallée encavée n'est aperçue qu'en certains points élevés ou encore au bord du versant ou à la faveur des routes perpendiculaires (route du Golf, Fraser, Veilleux, 57^{ème} rue, etc. [...]) On note également une petite agglomération, Saint-Simon-les-Mines, à l'est de la zone d'étude, petit village où l'on retrouve des lieux historiques liés à l'extraction minière et à l'exploitation forestière. Des touristes transitent donc dans le piedmont dans les principaux rangs en plus des résidents et des exploitants agricoles. De plus, les parties boisées accueillent des motoneigistes et des VTT, plusieurs sentiers balisés sont des sentiers provinciaux auxquels s'ajoutent plusieurs sentiers locaux.⁵²»

Suivant ces informations, les citoyens considèrent que tous les critères suivants doivent être ajoutés pour l'analyse comparative des variantes de tracé:

- La variante de tracé Ouest traverse plus de propriétés que le tracé Est (90 au lieu de 62 pour la variante de tracé Est);
- Les deux variantes de tracé engendrent les mêmes proportions de résidus (suivant les données de l'étude d'impact, les données de la présentation du promoteur étant d'origine inconnu);
- La variante de tracé Est induit une subdivision supplémentaire des grands propriétés de la vallée jusque là préservées;
- La variante de tracé Ouest affecte moins de propriétés dont les propriétaires auront des détours à faire (25 au lieu de 38 pour le tracé Est);
- La variante de tracé Ouest permet de conserver le milieu naturel du rang Saint-Charles présentant des ouvertures visuelles sur toute la vallée;
- La variante de tracé Ouest permet de préserver la beauté et la sinuosité du rang Saint-Charles comme lien de transit vers les sites historiques de Saint-Simon-les-Mines;
- La variante de tracé Ouest permet de préserver les sentiers provinciaux des motoneigistes et des VTT;

52

Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 4-99.

Nombre minimal d'habitations devant être acquises/expropriées ou déplacées

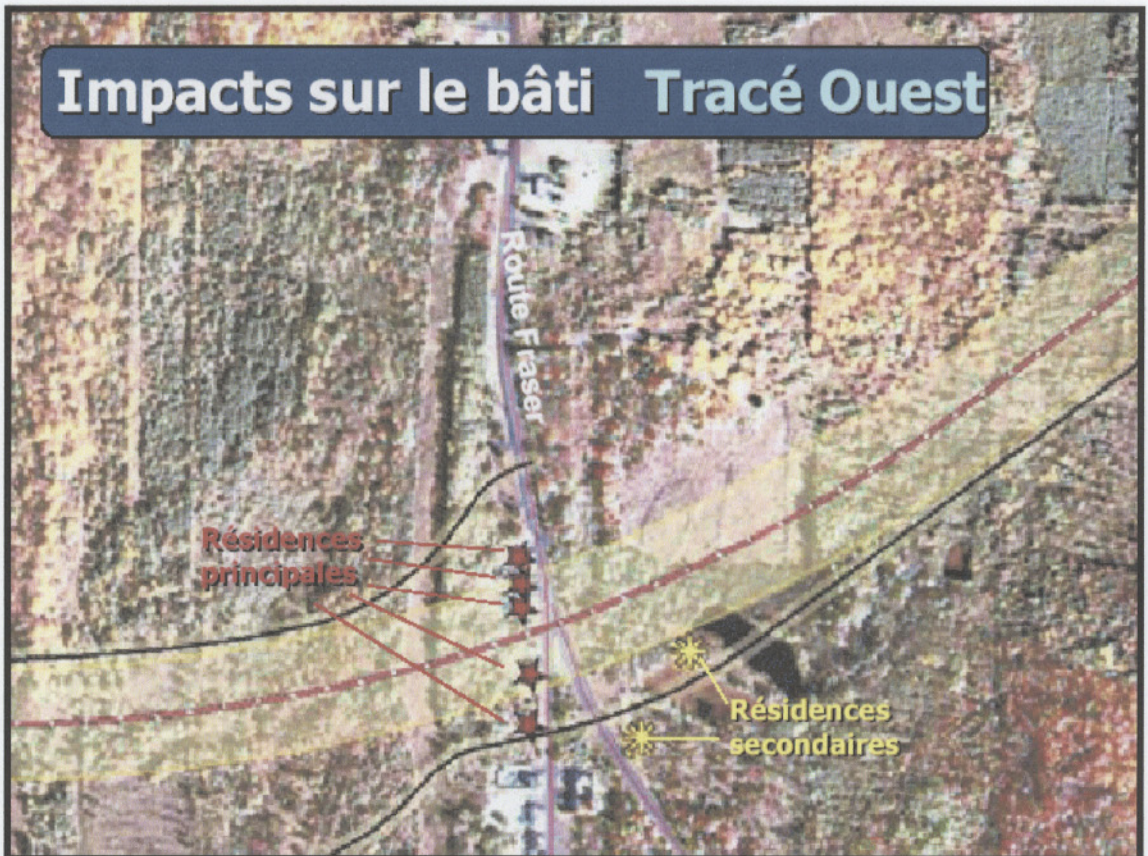
La figure 6 illustre les cinq (5) résidences et les deux (2) chalets de la route Fraser qui devront être acquis ou déplacés avec le tracé Ouest. La Ville de Beauceville avait par ailleurs proposé dans sa résolution d'avril 2005 de déplacer le tracé Ouest un peu plus à l'est pour minimiser ces expropriations. Les citoyens ont donc examiné plus en détail cette proposition. Il existe en effet une zone d'environ 300 m inoccupée sur la route Fraser. La photo aérienne de la page suivante permet de visualiser cette zone et les possibilités qu'elle offre de minimiser les expropriations. Il est en effet permis de croire qu'aucune des résidences n'a besoin d'être expropriée. L'emprise de l'autoroute étant de 105 m pour les deux chaussées, il est même possible de mettre des mesures d'atténuation pour minimiser les impacts sonores s'il y a lieu.

Cette même photo ne permettait pas de voir les chalets potentiellement expropriés par la variante de tracé Ouest. Un examen des lieux par les citoyens a permis en fait de trouver les décombres d'un vieux bâtiment et probablement d'un hangar à proximité et d'autre part une jolie petite niche à l'allure champêtre.

La figure 7 montre les photos des vieux bâtiments et de la petite niche.

Ainsi, la variante de tracé Ouest minimise le nombre d'habitations devant être acquises/expropriées.

Figure 6 Résidences et chalets expropriés/acquis par la variante de tracé Ouest





Wone de 300m
inocoupe

Figure 7 Photos des vieux bâtiments et de la petite niche à 'exproprier' par la variante de tracé Ouest



Impacts sur les puits privés d'eau potable

Le promoteur identifie deux zones à risque de contamination des puits d'eau potable pour le tracé Ouest, 2-3 résidences situées dans le rang Saint-Charles et les résidences les plus rapprochées du tracé dans le secteur Vérieul. La photo aérienne de la page suivante situe ce secteur par rapport au tracé Ouest projeté. Seuls quelques résidences de ce quartier présentent un risque de contamination de leurs puits d'eau potable. Une large bande de forêt sera conservée entre l'emprise de l'autoroute et ce quartier. Il est certainement exagéré de considérer que la localisation du tracé Ouest créerait une zone à risque pour les puits du quartier Vérieul⁵³. La Ville de Beauceville souhaite par ailleurs compléter les réseaux du secteur Vérieul:

Des développements résidentiels avaient été autorisés et amorcés avant la fusion par les autorités d'alors. C'est le cas du développement résidentiel du secteur Vérieul sur le territoire de l'ex-municipalité de Saint-François-de-Beauce. Ce type de croissance ne serait plus autorisé aujourd'hui, cependant des infrastructures ont été amorcées dans les municipalités avant la fusion, et il est souhaitable de compléter les réseaux⁵⁴.

La Ville de Beauceville entend aussi exiger la présence d'une rue publique et la desserte en aqueduc et égout municipal comme conditions d'émission des permis de construction partout dans le périmètre urbain où il est techniquement et économiquement possible⁵⁵. Ceci laisse présager que le développement du secteur Vérieul est compromis dans les conditions actuels.

Par ailleurs, le promoteur a aussi identifié deux zones à risque pour le tracé Est, 4 résidences sur la route Fraser et 3 résidences sur le rang Saint-Gaspard. Six chalets et 3-4 résidences sur le rang Saint-Charles ont toutefois été omis par le promoteur. Pour 2 des 6 chalets, le tracé Est passera carrément sur leur source d'alimentation en eau potable. Ces chalets n'auront donc plus d'eau, celle-ci servant en plus à alimenter un lac ensemencé.

La figure 8 illustre les zones à risque identifiées par le promoteur (en jaune) et par les citoyens (en vert). Le tracé Est présente donc 2 zones à risque de contamination des puits d'eau potable de plus que le tracé Ouest et coupera l'alimentation en eau de deux chalets.

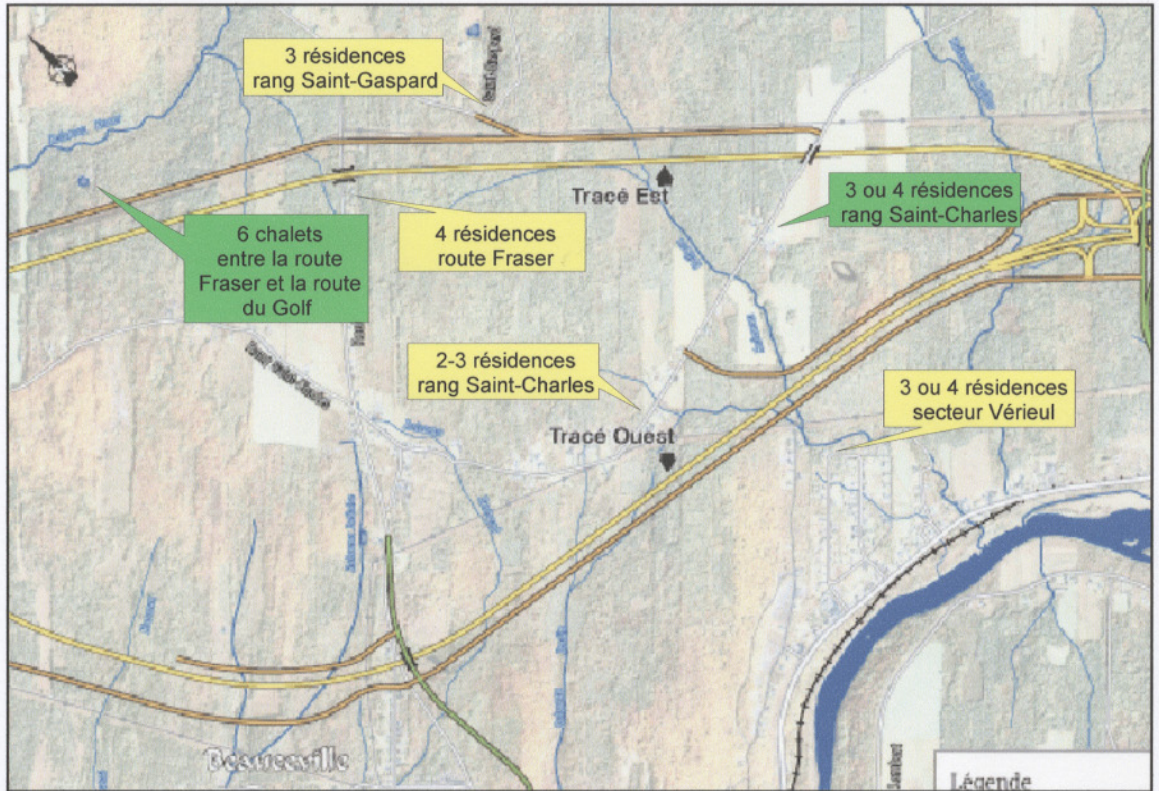
53 *Étude d'impact sur l'environnement*, 2005, p. 5-27.

54 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. 21, section 4.1.

55 Ville de Beauceville, *Plan d'urbanisme*, janvier 2005, orientation 2.



Figure 8 Zones à risque pour les puits d'eau potable pour les variantes de tracé Est et Ouest



Superficie boisée

La variante de tracé Ouest exige le déboisement de 138,9 ha comparativement à 101,9 ha pour la variante de tracé Est. Les citoyens sont toutefois d'avis qu'il faut non seulement considérer la superficie en forêt déboisée mais aussi et surtout qu'elle ne soit pas éparse. La forêt abrite des espèces végétales et animales, des eaux qui nécessitent qu'elle soit non fragmentée. La variante de tracé Ouest étant avantagée de ce point de vue.

Perte d'habitat faunique - Impact sur la faune

L'étude d'impact mentionne que cinq pistes de lynx roux ont été aperçues sur la variante de tracé Est et aucune sur le tracé Ouest⁵⁶. Ces pistes ont été répertoriées sur cinq grandes propriétés situées au nord de l'intersection du tracé Est projeté et du rang Saint-Charles. Les propriétaires ont aperçu ces pistes pour la première fois au printemps 2004. Les pistes en question ont été aperçues le long de la ligne de transport d'électricité jusqu'au bout des terres. Un lynx a aussi été aperçu traversant le rang Saint-Charles à quelques dizaines de mètres au nord de l'intersection de l'autoroute et du

⁵⁶ Inventaire des pistes de la grande et de la petite faune, 2003, p. 5 et 6.

rang Saint-Charles. La variante de tracé Est présente donc un risque d'affecter l'habitat de cette espèce susceptible d'être menacée ou vulnérable.

Par ailleurs, les pertes en superficie pour le marécage du ruisseau Loubier se chiffrent à 3,2 ha dans le cas du tracé Ouest et à 1,6 ha pour le tracé Est⁵⁷. Le tracé Est serait donc légèrement avantageux de ce point de vue.

Pour ce qui est de la perte d'habitat du cerfs de Virginie, les deux variantes de tracé s'équivalent suivant les informations obtenues lors des audiences publiques⁵⁸. La variante de tracé Est pourrait toutefois augmenter la mortalité des cerfs dû aux déplacements de part et d'autre de l'autoroute. Le mémoire de Monsieur Guy Quirion traite d'ailleurs plus en détail de cet aspect et corrobore les informations obtenues lors des audiences.

Perception par les citoyens

Le MTQ a émis un avis public annonçant la deuxième séance d'information du 29 novembre 2004. Cet avis fait mention que le MTQ recevrait tout commentaire par écrit suite à la tenue de cette séance et ce, jusqu'au 17 décembre 2004. Une première pétition en faveur du tracé Ouest (tracé de référence) a d'ailleurs suivi cette séance d'information dans les délais prévus par le MTQ. Les citoyens du rang Saint-Charles ont en effet amassé 480 signatures en faveur du tracé Ouest dans les délais prescrits par le promoteur. Le MTQ a toutefois accepté une autre pétition, cette fois-ci en faveur du tracé Est, après le 17 décembre⁵⁹.

Il est très facile, de l'avis des citoyens, de réduire l'impact d'une première pétition quand les opposants prennent tout le temps qu'il leur faut pour surpasser le nombre de signataires de la première pétition. Le Ministère était-il en droit d'accepter cette deuxième pétition? Tout citoyen ou intervenant peut donner son opinion pendant la période d'étude du projet autoroutier mais les pétitions devraient être traitées différemment pour qu'elles soient recevables et crédibles. Les citoyens ne prendront donc pas en compte ce critère pour l'analyse comparative des variantes de tracé.

Harmonisation avec le paysage - Compatibilité des usages du territoire

Le promoteur mentionne que la variante de tracé Est longe une ligne de transport d'électricité, qui constitue déjà une perturbation visuelle et que ce tracé permettrait de regrouper les impacts. Il est vrai que la ligne de transport d'électricité n'est pas un exemple d'harmonie avec le paysage mais ses impacts ne sont pas comparables à une infrastructure autoroutière. Une ligne de transport d'électricité n'engendre aucun bruit, aucune poussière, aucun contaminant et aucune luminosité. Elle ne perturbe pas ou dans une bien moindre mesure les habitats fauniques et la végétation. Elle n'occasionne aucune perte ou morcellement de terres cultivées et de pressions sur la zone agricole. Elle est même utile pour les motoneigistes et les véhicules tout terrain, les sentiers provinciaux s'y trouvant. Les propriétaires l'utilisent également comme lieux d'entreposage des machineries ou du bois de chauffage. Certains l'utilisent encore comme sentier pédestre et la traverse en ski de fond. Une ligne de transport d'électricité n'étant d'aucune mesure comparable à une autoroute en milieu rural. Les citoyens croient également que la petite bande boisée entre la ligne et la future autoroute

⁵⁷ *Étude d'impact sur l'environnement, Rapport complémentaire*, 2005, p. 4-4.

⁵⁸ *Transcription des audiences publiques*, 2006, volume 3, p. 6, minute 210.

⁵⁹ *Consultations publiques des 12 mai et 29 novembre 2004*, avril 2005, p. 8 et 9.

prévue par le promoteur afin de ne pas rendre la ligne électrique plus visible qu'actuellement ne résistera pas à ces deux corridors de grands vents de chaque côté.

La variante de tracé Est est tout simplement incompatible avec un milieu à vocation agricole et forestière. La variante de tracé Ouest étant localisée de façon beaucoup plus stratégique si on peut s'exprimer ainsi. Elle permet de circonscrire le développement urbain de la Ville de Beauceville, protège le périmètre d'urbanisation contre les nuisances engendrées par certaines activités d'élevage et favorise le développement harmonieux des différents usages du territoire.

Terres protégées qui sont affectées (ha)

Le promoteur mentionne que 119,8 ha de terres protégées seront affectées par la variante de tracé Est comparativement à 129,4 ha pour la variante de tracé Ouest. Il faut toutefois soustraire pour ce tracé les trois propriétés de la Ville de Beauceville qui seront inévitablement dézonées advenant ou non la réalisation du projet. C'est donc 3 fois 180 m (largeur des propriétés) x 105 m (largeur de l'emprise) ce qui donne 5,7 ha à soustraire. Il serait donc plus juste de mentionner que la variante de tracé Ouest affectera 123,7 ha de terres protégées au lieu de 129,4.

Pressions sur la zone agricole permanente

Le promoteur mentionne que le tracé Est, étant situé plus loin du périmètre urbain, diminue les risques de pression sur la zone agricole, du moins à court terme. L'UPA et le SPBB ont pourtant accepté que la majorité des terres agricoles comprises entre le tracé Ouest et l'aire urbaine de Beauceville soient vouées à court, moyen ou long terme au développement urbain. En contrepartie, les instances municipales s'engageraient à ne pas vouloir développer au-delà de la limite matérialisée par l'autoroute (à l'exception de l'agrandissement du parc industriel), laissant les terres à l'est conserver leurs vocations agricole et forestière. Le tracé Est risque donc inévitablement d'augmenter la pression sur la zone agricole à court, moyen et long terme.

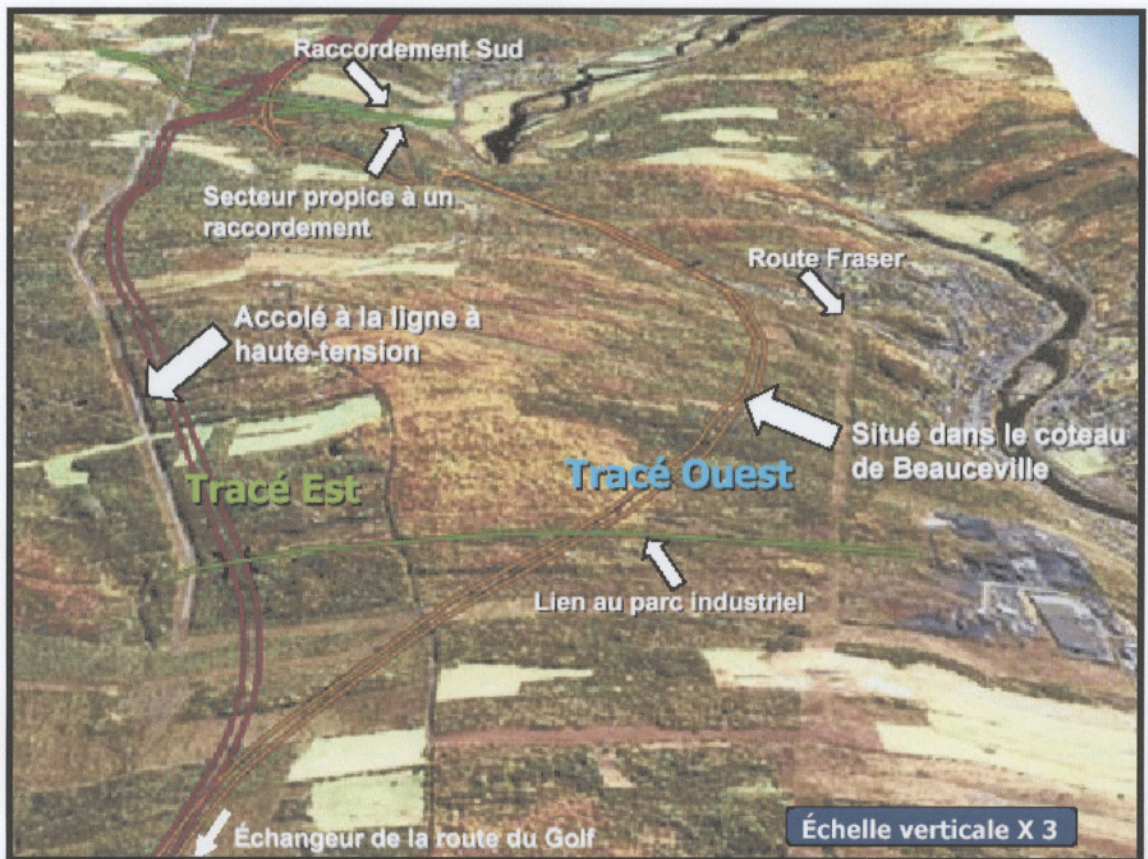
Qualité du champ visuel des observateurs fixes

Le promoteur fait toujours mention que le tracé Ouest est situé dans les fortes pentes du coteau surplombant Beauceville⁶⁰. Lorsque l'on examine attentivement la figure suivante, dont l'échelle verticale est grossie de trois fois, le tracé Ouest comme le tracé Est sont en fait situés tous les deux dans des secteurs bénéficiant d'un replat. Les contraintes techniques des tracés n'ayant d'ailleurs jamais compromises la réalisation de l'un ou de l'autre des tracés. Lorsque l'on monte la route Fraser, la pente est très élevée dans la partie plus urbanisée de la Ville de Beauceville puis se succède plusieurs plateaux séparés par une pente de plus en plus faible. Les observateurs fixes du noyau urbain de la Ville de Beauceville ou du secteur Vérieul, les champs visuels les plus sensibles de la zone d'étude identifiés par le promoteur, ne pourront que difficilement apercevoir cet infrastructure. Le milieu forestier dominant l'ensemble des deux tracés en plus du relief du paysage vont soustraire l'infrastructure à la vue des observateurs. La variante de tracé Est n'étant pas avantagé de ce point de vue comme le prétend le promoteur. Les seuls observateurs fixes qui auront un champ visuel gravement altéré et non comparable à une lointaine aperçue d'une autoroute sont les résidents de la route Fraser ou du rang Saint-Charles à proximité d'un pont d'étagement de huit mètres de haut.

⁶⁰

Étude d'impact sur l'environnement, 2005, p. 5-29.

Figure 9 Vue des variantes de tracé Est et Ouest



Potentiel des terres qui seront affectées

Le promoteur fait mention du potentiel des terres qui seront affectées pour les deux tracés. Le tracé Ouest affecte 10,9 ha de terres de classe 4 comparativement à 3,3 ha pour le tracé Est. Le promoteur avantage le tracé Est car il ampute moins de terres présentant le meilleur potentiel d'exploitation. Le tracé Est affecte pourtant 24,5 ha de terres de classe 5 qui ne sont pas comptabilisées par le promoteur. Toutefois, suivant les informations obtenues de l'UPA, cette classification des sols n'est pas récente et daterait des années 60. Elle ne représente plus le potentiel des sols actuels. Ce critère ne sera donc pas utilisé pour comparer les variantes entre elles.

Perte de terres cultivées (ha)/perte de superficies dans les érablières (ha)

Les audiences publiques ont permis de rectifier les données au niveau des pertes de terres cultivées pour chacune des variantes de tracé. Le tracé Est occasionne une perte de 5,8 ha de terres cultivées comparativement à la variante de tracé Ouest qui n'en occasionne aucune⁶¹. De plus, il a été

61

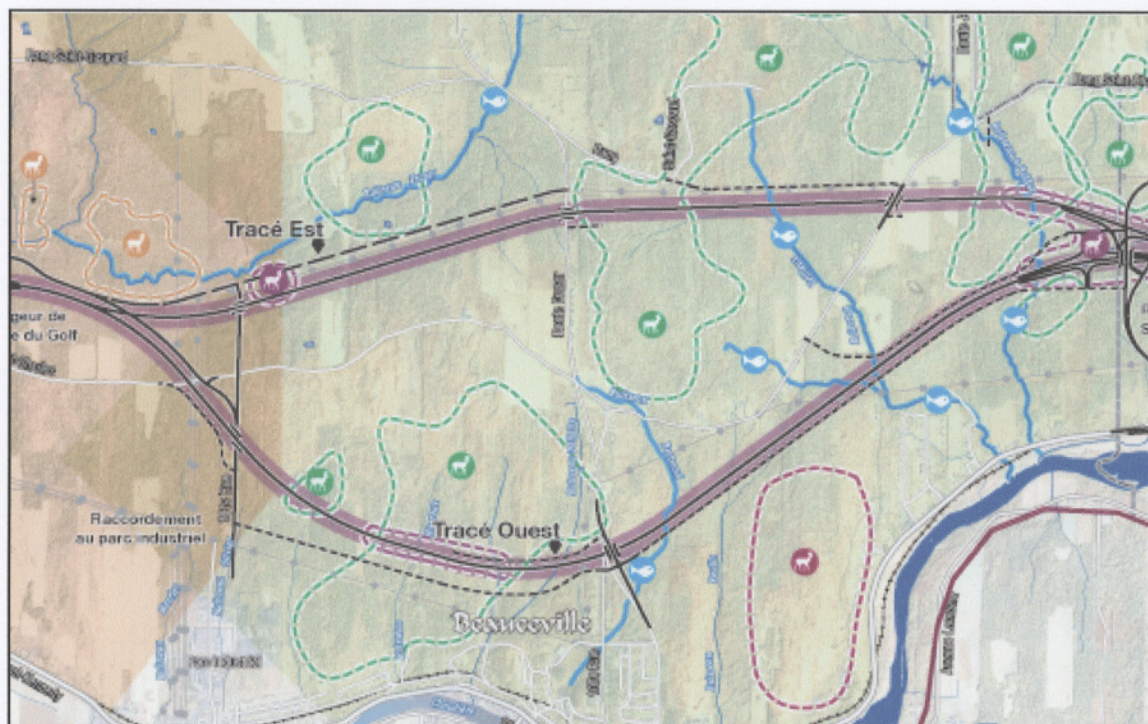
Transcription des audiences publiques, volume 1, minute 4800.

mentionné par un des intervenants qu'un nouveau champ prend 15 ou 20 ans à se rentabiliser⁶². Ce critère est donc d'une grande importance pour le choix de la variante optimale.

Nombre de cours d'eau traversés versus Nombre de ruisseaux traversés

L'étude d'impact fait mention de cours d'eau ou de ruisseaux. Lors des audiences, un cours d'eau est devenu un simple fossé puis à certain moment, un cours d'eau à sec! Pour tirer tout ceci au clair, les citoyens ont résumé le tout de la façon suivante. La variante de tracé Est longe le ruisseau Fraser et traverse les ruisseaux Veilleux et Bolduc. La variante de tracé Ouest traverse les ruisseaux Veilleux, Bolduc et Bertrand. Les autres n'étant que des cours d'eau de faibles débits qui s'assèchent en été ou des fossés de lignes. La figure 10 illustre les ruisseaux traversés par chacune des variantes de tracé. Suivant les informations de Monsieur Guy Quirion, tous ces ruisseaux présentent un potentiel pour la faune aquatique à l'exception du ruisseau Bertrand. Ce dernier serait cimenté limitant ainsi la présence de la faune aquatique. Les deux variantes de tracé étant de ce fait équivalentes quant au nombre de ruisseaux traversés présentant un potentiel intéressant pour la faune aquatique mais non équivalentes quant au nombre de ruisseaux longs présentant ce même potentiel.

Figure 10 Ruisseaux traversés par les variantes de tracé



Le promoteur n'a toutefois pas considéré les risques de contamination des ruisseaux par les sels de

62

Transcription des audiences publiques, volume 1, minute 4825.

déglaçage. La variante de tracé Ouest bénéficiera de cinq bassins de rétention pouvant retenir les eaux de l'emprise elle-même et des bassins versants la traversant. Les trois bassins de rétention prévus pour la variante de tracé Est ne serviront qu'à retenir les eaux de ruissellement de l'emprise de l'autoroute et une plus faible portion des eaux de la vallée.

Par ailleurs, la variante de tracé Est est un peu plus courte mais elle est située en haut de la vallée. En plus, une section de ce tronçon est orientée nord-est. Les citoyens sont d'avis qu'elle aura besoin d'autant sinon plus de sels de déglaçage que la variante de tracé Ouest. La capacité totale des bassins étant plus petite pour le tracé Est, il est plausible que l'eau des bassins de rétention de ce tracé sera de ce fait plus concentrée en ions chlore et sodium que celle des bassins de rétention de la variante de tracé Ouest. Ces eaux contenant les sels de déglaçage dissous seront retenues temporairement puis s'écouleront ensuite dans les ruisseaux suivant le plan de drainage prévu par le promoteur. Le potentiel de dilution des ruisseaux récepteurs de ces eaux chargées en ions devra donc être suffisant pour les diluer sous les doses létales pour la faune aquatique. Les citoyens croient donc que les ruisseaux Veilleux et Bolduc, dont les capacités de dilution sont équivalentes pour les deux variantes de tracé, ont un risque plus élevé pour la faune aquatique s'ils sont traversés par la variante de tracé Est puisque les eaux retenues par les bassins de ce tracé seront plus concentrées en ions chlore et sodium.

Le ruisseau Fraser a quant à lui une capacité de dilution plus importante que les ruisseaux Veilleux et Bolduc mais sera longé sur plus de trois kilomètres par la variante de tracé Est. Les citoyens sont d'avis qu'il est plausible que la variante de tracé Est présente aussi un risque plus important pour la faune aquatique du ruisseau Fraser puisqu'il n'y a qu'un seul bassin de rétention prévu à cet endroit. Le potentiel de dilution du ruisseau Fraser est plus grande mais est-elle suffisante pour recevoir ces eaux plus concentrées en sels dissous?

Impact sonore

Les récentes données fournies par le promoteur le 31 octobre 2006 portant sur les impacts sonores des deux variantes de tracé ne sont pas plus rigoureuses que les précédentes de l'étude d'impact. Les citoyens font ici ressortir les points qui le prouvent:

- Le promoteur a, pour une raison que l'on ignore, déplacé le point de mesure n° 15 de la carte de localisation de la première étude des impacts sonores à plus de 900 m sur la plus récente pour effectuer sa simulation.
- L'influence de l'impact acoustique du bruit généré par la circulation sur la route 173 n'a pas été prise en considération. Le secteur Vériuel, situé dans la côte du Rapide de la route 173, est actuellement grandement affecté par le bruit de circulation à cet endroit. La mise en service de l'autoroute permettra de réduire considérablement l'impact sonore des résidents de ce secteur puisqu'il y aura 45% moins de circulation sur la route 173. Le promoteur n'a pas bien sûr, avec toute l'objectivité qu'il semble démontrer dans ce projet, pris soin de considérer cet aspect.
- Il manque toujours les deux résidences les plus rapprochées de l'intersection de la variante de tracé Est et du rang Saint-Charles.
- Le promoteur n'a pas conservé les données de la variante de tracé Est de la précédente études et il n'y a aucune reproductibilité entre les données récentes et précédentes quant au niveau sonore pour 2003, au niveau modélisé pour 2011 et évidemment de l'augmentation du bruit par rapport au niveau sonore actuel. Les données récentes ne montrant plus qu'un impact moyen pour les résidences de la route Fraser par rapport à deux impacts moyens et deux impacts forts de l'étude précédente.

- Le niveau sonore des résidences à proximité d'un point de contrôle ont été systématiquement établit à la valeur de ce point de contrôle. Aucune simulation n'a donc été réalisée sur les niveaux sonores actuels, un simple copier/coller.
- Les résidences de la route Fraser situées à l'ouest de l'emprise du tracé Ouest subiront pour la plupart un impact sonore moindre alors que les résidences du secteur Vériuel, à l'ouest elles-aussi, subiront un impact négatif. Étonnant d'autant plus qu'elles sont protégées par une bande boisée.
- promoteur a ajouté un nombre considérable de résidences de part et d'autre de la route Fraser, du secteur Vériuel et du rang Saint-Charles pour la variante de tracé Ouest que l'on ne retrouve pas sur la carte de localisation de l'étude précédente dans les 300 m de l'emprise.

Considérant que ces données ne peuvent encore être utilisées pour comparer les variantes de tracé, il importe que la commission exige encore une fois du promoteur une analyse plus rigoureuse des impacts sonores. Ces données modélisées ne semblent aucunement reproductibles et exactes.

Incidences hydrologiques: impacts sur les débits - Incidences hydrauliques: impacts sur le drainage local

Les citoyens n'ont eu que peu de temps pour vérifier les données récentes sur les incidences hydrologiques et hydrauliques fournies par le promoteur mais sont tout de même en mesure de dégager certaines généralités.

Les citoyens sont très sceptiques quant aux impacts probables sur les débits et le drainage local de la venue de cette infrastructure, toutes variantes confondues parce que:

- 1) L'apport additionnel à la rivière Chaudière dû à la construction de l'autoroute est négligeable, de l'ordre de 1 m³/s, par rapport au débit observé à la station Lambert, soit de 1760 m³/s pour une crue d'une période de 20 ans.
- 2) Les bassins versants à la hauteur de Beauceville présentent déjà des coefficients de ruissellement très élevés (supérieurs à 70).
- 3) L'ajout de surfaces plus imperméables tel que le pavage de l'autoroute n'augmentera que d'une manière peu significative la sensibilité au ruissellement des bassins versants, de l'ordre de 0,50 et 0,69 % pour les variantes de tracé Est et Ouest respectivement.
- 4) Le promoteur mentionne que sa méthode utilisée pour calculer les débits de crues sur les petits bassins pouvait doubler par rapport à leurs valeurs réelles. Les données modélisées du promoteur ne reflètent d'ailleurs aucunement les données empiriques de la Ville de Beauceville quant à la capacité du réseau de canalisation de la Ville de Beauceville pour une pluie centennale.
- 5) La Ville de Beauceville a corrigé les problèmes de refoulement déjà observés et a mis au point un système de surveillance régulier de ses infrastructures.
- 6) La construction des bassins nécessitera du déboisement supplémentaire qui possède déjà naturellement une capacité de rétention.
- 7) Le promoteur avait d'abord prévu dans l'étude d'impact neuf bassins de rétention pour la variante de tracé Ouest et aucun pour le tracé Est; ils ne sont plus que de cinq pour le tracé Ouest et maintenant de trois pour le tracé Est.

- 8) Aucun bassin de rétention n'est prévu entre le raccordement Sud et Saint-Georges alors que le promoteur a mentionné lors des audiences que chacun doit contenir ses eaux.
- 9) Il semble par ailleurs que le promoteur ne veut pas que les citoyens croient faussement que les inondations peuvent être attribuées à la construction de l'autoroute comme ce fut le cas à Sainte-Marie.
- 10) Il existe des autoroutes en milieu beaucoup plus problématique qu'ici, dans les Alpes par exemple. Ces infrastructures jouent d'ailleurs un rôle de protection contre les crues. Par exemple, dans la vallée de la Reuss des Alpes suisses, l'autoroute et la Reuss doivent cohabiter dans un espace restreint. En raison du manque de place, les infrastructures doivent impérativement être intégrées aux mesures de protection contre les crues. Ainsi, dans les cas extrêmes, l'autoroute sert de canal évacuateur de crue.

Les citoyens arrivent donc difficilement à croire le promoteur sur cet aspect. Il est effectivement très difficile de croire que l'ajout d'une infime surface imperméable sur une grande vallée présentant déjà une sensibilité très élevée au ruissellement augmente de manière significative les débits de crue au point de prévoir ces grands bassins pour minimiser les risques d'inondation de la Ville de Beauceville qui en a vu plus d'une. Les deux variantes de tracé présentent donc des impacts résiduels équivalents. Le tracé Ouest présentant peut-être même un rôle de protection contre les crues.

Proposition du tracé optimal par les citoyens du rang Saint-Charles

Les tableaux 4 et 5 présentent sous forme synthèse les avantages des variantes de tracé Ouest et Est respectivement suite à l'analyse de chacun des critères. Les avantages de chacun des tracés ont été regroupés sous les trois principes du développement durable: 'ÉCONOMIE', 'SOCIAL' ou 'ENVIRONNEMENT'.

Certains avantages peuvent être évidemment regroupés sous un même avantage et d'autres subdivisés. Quoi qu'il en soit, il en ressort que la variante de tracé Ouest présente des avantages beaucoup plus nombreux que la variante de tracé Est. Les avantages principaux se situant au niveau de l'économie et de l'acceptabilité sociale du projet. Ce sont les avantages de protection du milieu agricole, de protection des habitats fauniques et de la faune aquatique qui prédominent. Les avantages environnementaux de la variante de tracé Ouest étant aussi beaucoup plus nombreux quoique similaires dans plusieurs cas.

Les citoyens arrivent donc à la conclusion que la variante de tracé Ouest est de moindre impact. Sans avoir la prétention de se substituer à la commission, l'examen minutieux et, nous l'espérons, avec le plus d'objectivité de chacun des critères montrent l'évidence de l'avantage de la variante de tracé Ouest. Ce qui n'était qu'une intuition au départ s'avère une analyse approfondie aujourd'hui. Il reste bien sûr quelques données actualisées à traiter pour bien ficeler notre opinion. Bien des questions restent également en suspens et ont été posées dans ce mémoire. Notre opinion est évolutive et nous laissons toute notre confiance à la commission pour rechercher le tracé qui répondra le mieux aux objectifs de développement durable.

Les citoyens du rang Saint-Charles remercient à nouveau tout le personnel du BAPE.

Tableau 4 Avantages du tracé Ouest

Économie
<i>Permet le redéploiement d'une stratégie commerciale le long de l'axe autoroutier</i>
<i>Permet l'expansion du parc industriel le long de l'autoroute</i>
<i>A un effet structurant sur le développement de la Ville de Beauceville en terme de création d'emplois et de diversification</i>
<i>Augmente la visibilité du parc industriel</i>
<i>Offre la possibilité de diversifier l'économie de la Ville de Beauceville par l'aménagement de belvédères</i>
Social
<i>Tracé priorisé par la Ville de Beauceville dans sa résolution d'avril 2005</i>
<i>Tracé priorisé par la Chambre de commerce de Beauceville (2004)</i>
<i>Tracé utilisé dans les plans et règlements de la Ville de Beauceville (2005)</i>
<i>Tracé utilisé dans le schéma d'aménagement révisé (2005) de la MRC Robert-Cliche pour fixer un cadre au développement urbain</i>
<i>Tracé ayant fait l'objet d'une résolution commune entre les MRC Robert-Cliche et Beauce-Sartigan (1996)</i>
<i>Tracé priorisé par l'Union des producteurs agricoles</i>
<i>Tracé priorisé par le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce</i>
<i>Minimise le nombre d'habitations devant être acquises ou expropriées (avec optimisation du tracé)</i>
<i>Présente moins de zone à risque de contamination des puits d'eau potable (deux au lieu de quatre)</i>
<i>Affecte moins de producteurs forestiers (28 au lieu de 36)</i>
Environnement
<i>Occasionne moins de perte de terres cultivées (0 ha au lieu 5,8 ha)</i>
<i>Facilite l'aménagement du boulevard Renault en détournant une partie de la circulation</i>
<i>Encadre le développement urbain de la Ville de Beauceville</i>
<i>Conserve le milieu naturel du rang Saint-Charles présentant des ouvertures visuelles sur toute la vallée</i>
<i>Préserve la beauté et la sinuosité du rang Saint-Charles comme lien de transit vers les sites historiques de Saint-Simon-les-Mines</i>
<i>Tracé cadrant avec la demande d'exclusion de la zone agricole adressée par la Ville de Beauceville à la CPTAQ</i>
<i>Minimise les impacts sur les espèces végétales et animales parce que la forêt est moins éparse</i>
<i>Engendre moins de subdivision supplémentaire des grands propriétés jusque là préservées</i>
<i>Présente moins de risque dû à la contamination de la faune aquatique par les sels de déglacage</i>
<i>Ne longe aucun ruisseau présentant un bon potentiel pour la faune aquatique</i>
<i>Préserve les sentiers provinciaux de motoneigistes et des véhicules tout terrain</i>
<i>Moins de propriétaires auront des détours à faire pour accéder à leurs terres (25 au lieu de 38 pour le tracé Est)</i>
<i>Diminue la pression sur la zone agricole permanente</i>


Tableau 4 Avantages du tracé Ouest (suite)

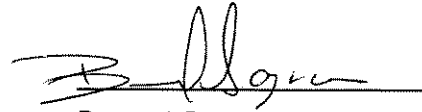
<i>Protège le périmètre d'urbanisation contre les nuisances engendrées par certaines activités d'élevage</i>
<i>Tracé plus compatible avec le milieu - Limite de la zone urbaine et de la zone rurale</i>
<i>Crée moins d'effet barrière et de fractionnement des habitats pour les mammifères</i>
<i>Diminue le risque de mortalité des cerfs de Virginie</i>
<i>Minimise le risque d'affecter l'habitat du lynx roux, espèce susceptible d'être menacée ou vulnérable</i>

Tableau 5 Avantages du tracé Est

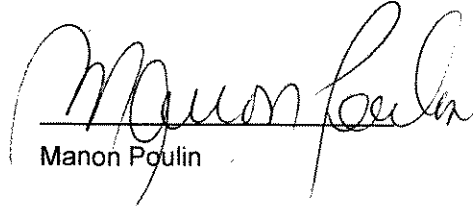
Social
<i>Traverse moins de propriétés (62 au lieu de 90)</i>
Environnement
<i>Affecte moins de terres protégées (119,8 ha au lieu de 123,7 ha)</i>
<i>Exige moins de déboisement (101,9 ha au lieu de 138,9 ha)</i>
<i>Minimise les pertes en superficie pour le marécage du ruisseau Loubier (1,6 ha au lieu de 3,2 ha)</i>
<i>N'occasionne aucune perte de superficies dans les érabières (0,2 pour le tracé Ouest)</i>
<i>Occasionne moins de perte de superficie occupée par des plantations (18,5 au lieu de 20,8)</i>

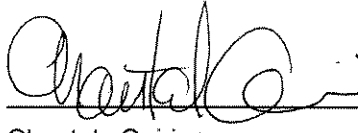
Signataires,



Josée Bilodeau

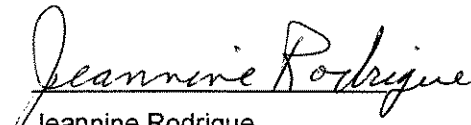

Bernard Gagnon


François Lacombe

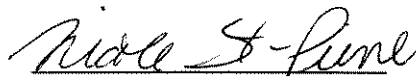

Manon Poulin



Chantale Quirion

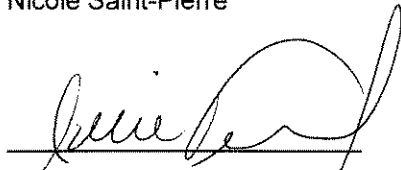

Guy Quirion



Jeannine Rodrigue

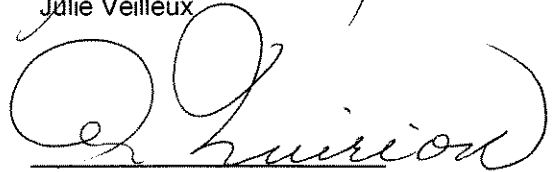

Marc Saint-Hilaire


Nicole Saint-Pierre


Éloi Thibodeau


Julie Veilleux


Pascal Veilleux


Antonio Quirion