
PR1

Prolongement de l'autoroute
Robert-Cliche (73)

Sud de la Beauce

6211-06-111

Avis de projet

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

Ministère des Transports
Direction de la Chaudière-Appalaches
Projet : 20-3471-8212

Mai 2002

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Février 2000

À l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception
	Numéro de dossier

1. Promoteur

Nom :	Direction de la Chaudière-Appalaches , Ministère des Transports du Québec
Adresse :	1156, boulevard de la Rive-Sud Saint-Romuald, (Québec) G6W 5M6
Téléphone :	(418) 839-5581
Télécopieur :	(418) 839-7768
Courriel :	acaron@mtq.gouv.qc.ca
Responsable du projet :	André Caron, directeur

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)

Nom :	À déterminer
Adresse :
Téléphone :	()
Télécopieur :	()
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. Titre du projet

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

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

En 1992, le ministère des Transports du Québec a réalisé une étude d'opportunité concernant le prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. Le Ministère a d'ailleurs fait parvenir un avis de projet au ministère de l'Environnement en 1993. Depuis, le projet a été scindé en deux tronçons: le premier entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville et le second entre Beauceville et Saint-Georges. Le premier tronçon a déjà fait l'objet d'une étude d'impact et le Ministère a obtenu le décret gouvernemental autorisant à la réalisation en février 2002. Il s'agit du décret 87-2002.

Le présent avis de projet concerne la dernière phase du prolongement de l'autoroute 73, soit le tronçon entre Beauceville et Saint-Georges.

Lors de l'étude d'opportunité réalisée en 1992, il y avait trois options à l'étude. La première était l'élargissement de la route 173 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. La deuxième était le prolongement de l'autoroute jusqu'à Notre-Dame-des-Pins et l'élargissement de la route 173 entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges. Finalement, la troisième option était le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges. Ce troisième scénario fut retenu dans la conclusion de l'étude.

Tel que mentionné dans l'avis de projet de 1993, le principal objectif du prolongement de l'autoroute 73 est de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport ainsi qu'à la problématique associée à la fonctionnalité et la sécurité de la desserte actuelle qu'offre la route 173, actuelle, tout en s'avérant une solution réaliste sur les plans de la circulation, de l'aménagement du territoire, du développement socio-économique et de l'environnement.

La justification du projet réside dans la situation problématique de la route 173, qui constitue l'axe principal de cette région de la Beauce, ainsi que de la croissance particulièrement importante de la population dans cette région.

En effet, la route 173 actuelle se définit selon la classification fonctionnelle établie par le Ministère comme une route nationale. Elle relie le Québec au Maine tout en desservant les municipalités de Saint-Joseph-de-Beauce, de Beauceville, de Saint-Georges ainsi que les routes 108, 204, 271 et 276. Ces dernières assurent la liaison entre les différents secteurs de la Beauce et d'autres régions du Québec.

La vocation d'une route nationale est de desservir d'importants débits de circulation et de fournir un bon moyen de communication aux usages de transit et de longue distance, incluant généralement un pourcentage élevé de véhicules lourds. De plus, le long d'une route nationale, le nombre d'accès aux propriétés riveraines devrait être idéalement relativement limité.

La route 173, en regard de la hiérarchisation fonctionnelle du Ministère affiche les particularités d'utilisation décrites précédemment qui sont attribuables à un axe qualifié de national. Cependant, en plus de cette vocation, la route 173 actuelle assure les liaisons intrarégionales entre les différents centres urbains de la Beauce, ainsi que les déplacements de nature locale qu'effectuent les propriétaires riverains pour atteindre les pôles d'activités locales. Cette dernière vocation, qui dans le cas de la route 173 est importante, entre en conflit avec la fonction nationale qui lui est également dévolue.

Pour vérifier dans quelle mesure ces deux rôles entrent en conflit, le Ministère, dans le cadre de l'étude d'opportunité, a étudié certains paramètres dont les caractéristiques générales, structurales et géométriques de la route, les caractéristiques démographiques de même que les caractéristiques de la circulation, des déplacements et de la sécurité routière.

L'analyse des nombreuses données recueillies permet de faire le portrait suivant de la situation. L'ensemble de la route 173 offre une capacité considérablement restreinte. Plusieurs éléments en sont la cause soit, entre autres, les caractéristiques géométriques de la route et les débits journaliers importants, lesquels résultent de l'effet cumulé de la croissance démographique de cette région et de la croissance de la mobilité de la population. Les débits journaliers moyens varient entre 8 900 et 11 900 véhicules entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges selon les données de 2000.

Par ailleurs, la capacité restreinte de la route se traduit principalement par la formation de pelotons, une visibilité au dépassement réduite sur environ 63 % du tronçon, la présence de courbes sous-standard et un niveau de service atteignant en général le niveau D (niveau qui demande que la situation soit analysée dans le but d'intervenir pour corriger les problématiques rencontrés). De plus, signalons que le taux d'accidents global sur le tronçon de la route 173 est supérieur à la moyenne provinciale en raison des tronçons urbanisés où les conflits sont nombreux.

Cette situation, qui démontre une problématique de transport importante dans cette région, justifie la d'intervenir sur les plans de la circulation et de la sécurité.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Ce projet se situe dans la partie sud de la région de la Beauce, (voir carte de localisation ci-jointe) sur le territoire des MRC de Robert-Cliche et de Beauce-Sartigan. L'axe autoroutier proposé deviendra le principal axe nord-sud pour la circulation de transit dans la région. Il débute à l'intersection du chemin du Golf à Beauceville et se termine dans la partie nord de la municipalité de Saint-Georges. Le tracé traversera le territoire des municipalités de Beauceville, de Notre-Dame-des-Pins et le territoire de l'ancienne municipalité de Saint-Georges-Est. Il sera implanté dans la continuité du tronçon situé entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, tronçon pour lequel le Ministère a obtenu récemment le décret gouvernemental l'autorisant à le réaliser.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

Selon les informations dont nous disposons présentement, les terrains nécessaires à la réalisation du projet sont à 100 % de propriété privé.

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

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

TRACÉ DE RÉFÉRENCE (1992)¹

↳ Segment entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins

Le segment s'étend de l'échangeur de l'autoroute 73 de la route du Golf à Beauceville

¹ Les longueurs des différents tronçons sont approximatives et seront sujettes à modification tout au long de l'étude.

jusqu'à l'échangeur de la route Bernard à Notre-Dame-des-Pins où est prévu la construction de la chaussée d'autoroute à l'intérieur d'une emprise nominale de 105 mètres sur 11,2 km. Des ouvrages d'art sont prévus pour franchir les principaux cours d'eau dont le ruisseau Veilleux et la rivière Gilbert et au croisement du rang Saint-Charles, de la route Fraser, de la route Veilleux et du prolongement projeté de la rue du Parc industriel.

Le réaménagement de la route Bernard est également prévu entre l'autoroute et la route 173 sur 1,6 km, dans une emprise nominale d'une largeur 35 à 40 mètres. Ce réaménagement vise à ajuster les caractéristiques géométriques de cette route à celles normalement recommandées pour une voie de raccordement à une autoroute. 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.

Par ailleurs signalons, que le choix du tracé de l'autoroute considèrera le raccordement éventuel du parc industriel de Beauceville. Il est également prévu de construire une voie de desserte le long de l'autoroute du côté est d'une part, pour désenclaver les propriétés qui deviendraient enclavées par le projet et, d'autre part, pour permettre le raccordement à l'autoroute via l'échangeur situé au Chemin du Golf, du prolongement de la rue du Parc industriel que la Ville de Beauceville projète de réaliser.

↳ Segment entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges

Ce segment s'étend de l'échangeur de la route Bernard, à Notre-Dame-des-Pins, jusqu'à l'échangeur situé à l'intersection de l'autoroute 73 avec la route 173 dans l'axe de l'actuelle route Cumberland à l'entrée nord de Saint-Georges. La construction d'une chaussée d'autoroute dans une emprise nominale de 105 mètres, sur 4,8 km sera réalisée et des structures seront érigées au-dessus des principaux cours d'eau, dont le ruisseau Morin et le ruisseau Scully et au croisement de la route Bernard, du Chemin du 2^e Rang (35^e Avenue) et de la route 173.

↳ Segment réaménagement de la route 173 à l'entrée nord de Saint-Georges

Ce dernier segment s'étend de l'autoroute à l'échangeur situé à l'extrémité sud de l'autoroute projetée jusqu'au 4 voies existants à l'entrée nord de Saint-Georges. C'est un réaménagement de 2 à 4 voies contiguës de la route 173 qui sera réalisé dans une emprise nominale d'une largeur variant de 35 et 40 mètres, sur une longueur de 3 km.

Le cas échéant, 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 référence.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

La zone d'étude identifiée de façon préliminaire pour ce projet s'étend, du nord au sud, de la route du Golf à Beauceville jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges² et d'ouest en est, de la rivière Chaudière jusqu'à environ 5,0 km vers l'est à partir de cette dernière.

La zone d'étude présente une topographie accidentée, un réseau important de cours d'eau et certaines superficies sont situées en zone inondable de la rivière Chaudière. Le secteur de la zone d'étude situé de part et d'autre de la route 173, est caractérisé par la présence de trois concentrations urbaines soit Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges.

Le corridor qui est plus directement visé dans l'implantation du nouvel axe est principalement utilisé à des fins agro-forestières. Cependant, les abords des voies de raccordement pressenties sont plus urbanisés. Des résidences sont construites le long de ces axes et elles sont de plus en plus denses à l'approche de leur intersection avec la route 173. Il est possible que quelques commerces soient situés à ces intersections.

Les principales contraintes à l'implantation et à l'intégration du projet au milieu sont les pentes fortes, les rivières plus ou moins encaissées, la zone inondable, les terres agricoles, les activités agricoles intensives, les activités sylvicoles et acéricoles ainsi que les secteurs urbanisés.

² La route 204 Est est celle qui mène à Saint-Prospier.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges entraînera des impacts positifs sur plusieurs plans, entre autres sur les plans du transport, du développement économique de la région et de la qualité de vie des résidents aux abords de la route 173 actuelle par la diminution importante de la circulation sur cet axe routier.

L'implantation d'un nouvel axe dans le réseau routier régional va faciliter, d'une part, la mobilité des résidents de cette région et particulièrement celle de la main-d'œuvre, ainsi que le transport des marchandises. Par conséquent, le projet aura un effet positif sur la consolidation et le développement des entreprises compte tenu, d'une part, du dynamisme industriel de cette région et, d'autre part, du facteur important de localisation et de promotion industrielle que constitue une infrastructure routière majeure.

Le trafic lourd (5 % à 10 %) et les débits de circulation relativement importants sur la route 173, seront répartis sur deux axes routiers ce qui fera en sorte de diminuer les nuisances (ex. bruits, poussières) pour les résidents aux abords de la route 173 et d'améliorer leur sécurité (accès et mouvements de circulation moins difficiles).

La présence d'un nouvel axe autoroutier entre Beauceville et Saint-Georges, qui complètera l'axe autoroutier qui s'arrête présentement à Saint-Joseph-de-Beauce, suscitera des pressions de développement sur les municipalités en périphérie de Saint-Georges et sur les terrains adjacents à l'autoroute à son approche. Les axes qui serviront de raccordement entre le nouvel axe autoroutier et la route 173 s'urbaniseront. À moyen et long terme, l'utilisation du sol aux abords de ces axes pourra être modifiée, les résidences faisant place à des commerces de type routier. Ces nouvelles implantations commerciales peuvent avoir des répercussions sur les occupations résidentielles à proximité et ce, étant donné l'achalandage qu'ils généreront. Un changement dans le tissu social pour les résidents qui habitent ces endroits est également à prévoir. Signalons enfin que, dans certains cas, on pourrait assister à un déplacement de l'activité commerciale à proximité des échangeurs.

Outre ces impacts globaux, plusieurs impacts ponctuels ou localisés sont appréhendés, soit entre autres :

Milieu humain

- ⌘ l'empiètement sur des terres agricoles cultivées et des érablières exploitées;
- ⌘ la création de résidus agricoles ou forestiers;

- ☞ l'expropriation de bandes de terrains sur des lots construits;
- ☞ l'expropriation de bâtiments agricoles, résidentiels et autres et les perturbations des personnes touchées par celle-ci ;
- ☞ la modification des accès aux propriétés agricoles, forestières, résidentielles et commerciales;
- ☞ la perte de visibilité de certains commerces situés sur la route 173, dont la viabilité économique repose en grande partie sur le volume de circulation (diminution de la clientèle pour des commerces dit « routiers » tel que des stations service, restaurants, etc.);
- ☞ l'augmentation des nuisances environnementales sur les voies qui serviront de raccordement entre l'autoroute 73 et la route 173;
- ☞ l'altération de la qualité visuelle des paysages traversés et de la qualité des champs visuels des observateurs du milieu ainsi que la modification de la mise en valeur de la vocation panoramique et touristique de la Vallée de la rivière Chaudière.

Milieu naturel

- ☞ l'empiètement de l'emprise sur des boisés de valeur écologique variable (érablière, sapinière et bétulaie) et par conséquent, déboisement d'une partie de la superficie et impact sur l'évolution des peuplements résiduels;
- ☞ la création d'un effet barrière à l'égard des déplacements de la faune dans la zone d'étude;
- ☞ la destruction ou la modification de certains habitats fauniques;
- ☞ la topographie accidentée de la zone d'étude va nécessiter des travaux importants de déblai et de remblai, ce qui peut générer localement sur l'érosion du sol, l'apport de matières solides vers les cours d'eau (en particulier lors de la construction), la dégradation des habitats aquatiques et la modification des paysages.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Le projet à l'étude est inscrit au plan de développement du réseau routier du ministère des Transports, au stade d' « *avant-projet préliminaire* ». Plusieurs étapes doivent être franchies avant son inscription au plan d'équipement (programmation quinquennale).

Actuellement, l'échéancier de travail établi de façon préliminaire prévoit le dépôt de l'étude d'impact au Ministre de l'environnement en 2004. Dès l'obtention du décret d'autorisation, les étapes des plans et devis, des acquisitions et de la libération de l'emprise pourront être mises en œuvre selon un échéancier établi en fonction des contraintes techniques, des priorités et des disponibilités budgétaires.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Le projet faisant l'objet du présent avis de projet constitue la dernière phase du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73).

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Trois rencontres publiques d'information et de consultation sont prévues en cours d'étude.

La première aura lieu au début de l'étude d'impact sur l'environnement, une fois que l'étude d'opportunité aura été mise à jour. Elle aura pour but d'informer la population des intentions du Ministère 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.

La deuxième rencontre publique aura lieu une fois que les inventaires du milieu et les analyses environnementales préliminaires auront été réalisés et que le tracé aura été optimisé.

La dernière rencontre publique aura lieu en fin d'étude et présentera 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.

13. Remarques

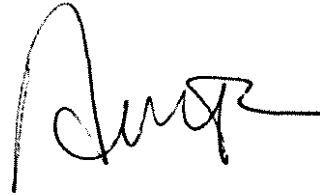
Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au

besoin, annexer des pages supplémentaires.

Ce projet est une priorité pour tous les intervenants régionaux. Les schémas d'aménagement des deux MRC impliquées en font mention. Il est également inscrit comme «priorité régionale» au plan stratégique du Conseil régional de concertation et de développement de la Chaudière-Appalaches (CRCDCA). Un regroupement de gens d'affaires de la Beauce, «Les Amis de l'autoroute», a été formé pour faire des pressions sur le gouvernement et assurer un suivi continu du cheminement du dossier.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 22 mai 2002 par

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly "Duro", written over a horizontal line.