

7. SURVEILLANCE ET SUIVI

La surveillance des travaux vise à s'assurer que ceux-ci se déroulent tels que planifiés et à fournir un mécanisme permettant de répondre efficacement aux situations imprévues. Pour sa part, le suivi environnemental permet de mesurer l'évolution de certains paramètres autour desquels persiste une incertitude ou de s'assurer de l'efficacité de mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact.

7.1 Inventaire archéologique

Les activités d'inventaire archéologique et, éventuellement, de fouille sont réalisées à partir du moment où le Ministère est propriétaire de l'emprise du projet considéré. Ces travaux sont aussi, en général, uniquement réalisés lorsque le projet apparaît à la programmation annuelle du Ministère. Ces modalités résultent d'un choix qui tient compte et permet d'éviter des obligations légales qui découlent de la découverte de sites archéologiques sur des propriétés privées. Elles tiennent aussi compte de la volatilité des échéances et des priorités accordées aux nombreux projets du Ministère.

D'autre part, généralement les projets soumis à l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* sont l'objet d'une évaluation des impacts sur les ressources archéologiques qui est sensiblement de la même nature que celui qui résulte des projets soumis à l'article 31.1.

Finalement, tous les projets qui apparaissent à la programmation des réalisations annuelles du Ministère sont soumis à une analyse afin d'identifier les projets susceptibles d'affecter le patrimoine archéologique. La sélection des projets tient compte de leur assujettissement à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et des considérations relatives à la *Loi sur les biens culturels* et des effets appréhendés des découvertes fortuites de sites archéologiques. Les projets ainsi identifiés sont l'objet de plusieurs phases d'études afin de sélectionner ceux qui devront être l'objet d'un inventaire archéologique. Chacun de ces projets est documenté afin de préciser ses caractéristiques archéologiques, géomorphologiques et la complexité de l'inventaire qui pourrait y être pratiqué.

Les inventaires archéologiques sont réalisés par des archéologues professionnels contractuels, mandatés par le Ministère. Les contractuels, ainsi que la gestion contractuelle, sont sous la supervision de l'archéologue du Ministère. Les archéologues ont pour mandat de vérifier systématiquement, par sondages manuels exploratoires et par inspections visuelles, tous les lieux non perturbés, relativement plats et secs qui sont compris dans chaque emprise devant être l'objet de travaux de construction. Dans l'éventualité d'une découverte archéologique, ou de l'identification d'un site « connu », le site est qualitativement et quantitativement analysé afin d'évaluer la pertinence d'y effectuer une fouille de sauvetage archéologique. Lorsque le site retenu pour une fouille archéologique s'avère être de faible dimension, la fouille peut alors être pratiquée consécutivement à l'inventaire. Lorsque le site s'avère être important ou complexe, une évaluation technique et budgétaire est requise afin d'élaborer un programme de fouille adapté à la problématique. Dans cette circonstance, des mesures sont proposées au Ministère afin de protéger l'aire de fouille pour la durée de l'expertise en conservant l'objectif de ne pas affecter l'échéancier de réalisation du projet. Selon l'un ou l'autre cas, lorsqu'un site archéologique est suffisamment fouillé, celui-ci ne présente plus de contrainte à la construction.

Chaque projet du Ministère, qui est inventorié ou fouillé, est l'objet d'un rapport de recherche. Ce rapport est prévu au devis des contractuels et est requis par la *Loi sur les biens culturels* (art. 39). Toutes les activités archéologiques réalisées dans le cadre de la programmation annuelle du Ministère sont l'objet de rapports de recherches archéologiques produits indépendamment, pour chaque direction territoriale, par direction générale. Ces rapports sont validés et approuvés par l'archéologue du Ministère avant leur transmission pour approbation aux directions générales et territoriales.

7.2 Surveillance environnementale

La surveillance environnementale concerne plus particulièrement la planification et la construction de la nouvelle infrastructure.

Lors de la planification finale du projet, à l'étape de préparation des plans et devis, il importe de s'assurer que les mesures d'atténuation particulières proposées dans la présente étude d'impact ainsi que toutes les autres conditions contenues dans les autorisations gouvernementales fassent partie de ces plans et devis. Les documents ainsi complétés seront soumis au

ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en vue de l'émission du certificat d'autorisation pour la construction du projet (CAC), conformément à l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Pendant la construction, le surveillant de chantier coordonnera les activités de surveillance. Il sera assisté d'un conseiller en environnement qui préparera le volet environnemental du programme de surveillance. Il aura les pouvoirs suffisants pour obliger, le cas échéant, l'entrepreneur à modifier ses méthodes de travail si la situation au plan environnemental le justifie. Le surveillant fera régulièrement rapport au Ministère du respect des mesures d'atténuation par l'entrepreneur, des effets notables sur l'environnement et des améliorations souhaitables aux mesures d'atténuation ou aux méthodes de travail. Le programme de surveillance environnementale sera mis à jour sur une base régulière en fonction de l'avancement des travaux.

À la fin des travaux, le surveillant accepte les travaux et procède à la rédaction d'un rapport de surveillance final.

7.3 Programmes de suivi

7.3.1 Suivi des impacts sonores

Un suivi des impacts sonores du projet sera effectué un an après l'ouverture du nouveau tronçon routier, de même que cinq et dix ans après cette date. On portera une attention particulière aux zones sensibles, de même qu'aux secteurs du lien au parc industriel et de la route Fraser. Une analyse des impacts sonores sera menée sur une base similaire à celle déjà réalisée dans le cadre de la présente étude d'impact. Le cas échéant, des mesures d'atténuation additionnelles seront proposées, le tout dans le respect de la Politique sur le bruit routier du MTQ.

7.3.2 Suivi des puits

Un suivi des impacts sur les puits sera également effectué, selon le programme type adopté pour les suivis environnementaux des puits au MTQ.

Périodes d'échantillonnage

Puisqu'il s'écoulera plus de deux ans entre le moment des échantillonnages effectués dans le cadre de l'étude de puits et le début des travaux de construction, une nouvelle série d'analyses seront effectuées juste avant les travaux. Il est ensuite prévu d'échantillonner les puits cibles à chaque printemps suivant la réfection de la route, et ce, pour une période minimale de deux ans.

Paramètres à analyser

Les paramètres qui seront analysés dans le cadre du suivi sont les suivants :

- couleur;
- dureté totale;
- pH;
- turbidité;
- chlorures;
- nitrates et nitrites;
- calcium;
- fer;
- manganèse
- sodium.

Rapports écrits

Un rapport de suivi des puits sera rédigé à chaque année. Afin de transmettre un document complet, seront joints en annexe à ce rapport :

- les plans de localisation de chacun des puits cibles;
- la liste des propriétaires concernés avec leurs adresses;
- les fiches de « Relevé de puits d'eau potable » apparaissant dans l'étude de puits pour chacun des puits cibles;
- les rapports de laboratoire et tableaux synthèses des résultats d'analyse d'eau;
- les commentaires et recommandations, s'il y a lieu.

Résultats du suivi

Trois situations peuvent survenir durant cette période de suivi :

1. le suivi démontre une constance de la qualité de l'eau des puits cibles échantillonnés. Dans ce cas, le suivi environnemental prendrait fin après ces deux années;
2. le suivi démontre une augmentation significative de la teneur d'un ou de plusieurs paramètres, tout en demeurant en deçà des critères de potabilité, et que la cause soit reliée à la construction ou à l'entretien du secteur de route concernée. Dans ce cas, le suivi environnemental serait prolongé d'au moins une année supplémentaire, jusqu'à ce que la teneur d'équilibre soit atteinte;
3. le suivi révèle une augmentation d'un ou plusieurs paramètres qui excéderai(en)t les critères de potabilité recommandés pour l'eau de consommation domestique, et la cause est reliée à la construction ou à l'entretien du secteur de route concernée. Dans ce cas, le dossier du (des) puits est immédiatement transféré à la Direction territoriale concernée (de la Chaudière–Appalaches dans ce cas précis) avec le rapport technique, incluant les recommandations pour redonner de l'eau potable au(x) résidant(s) lésé(s). La nature de cette recommandation varie selon le type de contamination rencontrée. Lorsque les éléments chimiques en excès peuvent être facilement traités, l'achat de l'appareil de traitement adéquat est recommandé. Lorsqu'il s'agit d'une augmentation des chlorures (ce qui représente la grande majorité des cas), la recommandation consiste plutôt à faire creuser un nouveau puits (surface ou artésien selon le cas) en s'éloignant de la source de contamination. La zone de relocalisation du futur puits est déterminée. Le dossier n'est fermé que lorsque le propriétaire concerné a retrouvé une source d'alimentation qui lui fournit, en quantité suffisante, l'eau de qualité acceptable. Un tel processus est très rapide puisque le personnel de la direction territoriale concernée, ayant déjà en main un rapport technique ainsi que les recommandations précises qui leur sont fournies, est habilité à régler illico le dossier sans autre formalité.

8. PLAN DES MESURES D'URGENCE

8.1 Caractéristiques générales du plan des mesures d'urgence

La Direction de la Chaudière-Appalaches du MTQ a émis, le 2 octobre 2003, son Plan régional des mesures d'urgence. Ce plan a été préparé par les centres de services, le répondant régional en sécurité civile et la Coordination ministérielle de la sécurité civile. Il est conforme aux principes de l'Organisation régionale de la sécurité civile et aux attributions dévolues aux directions territoriales dans le Plan ministériel des mesures d'urgence du MTQ.

Ce plan comprend une liste de destinataires, une liste des mises à jour, une introduction, neuf chapitres et seize annexes. Le document traite des sujets suivants :

- le mandat, le rôle et la structure organisationnelle de la Direction territoriale et des centres de services;
- la gestion des mesures d'urgence à la Direction territoriale;
- les modes d'intervention selon certains types d'urgence;
- les programmes de formation;
- les ententes;
- les modalités de vérification et de mise à jour du plan;
- la liste des activités réalisées;
- la stratégie de communication en situation d'urgence;
- les autres intervenants externes au ministère.

Le Plan régional définit l'urgence transport « ...comme étant une situation qui menace ou affecte la sécurité et la santé du public ou qui menace ou affecte les infrastructures ou les équipements des transports terrestres, maritimes ou aériens dont le Ministère est responsable et qui nécessite une intervention immédiate. »

8.2 Gestion des mesures d'urgence à la Direction territoriale

L'organisation des mesures d'urgence repose en premier lieu sur le coordonnateur local en sécurité civile. Chaque chef d'un des six centres de services de la Direction territoriale occupe cette fonction. Le coordonnateur local est responsable des mesures d'urgence gérées sur le plan local (figure 8.1).

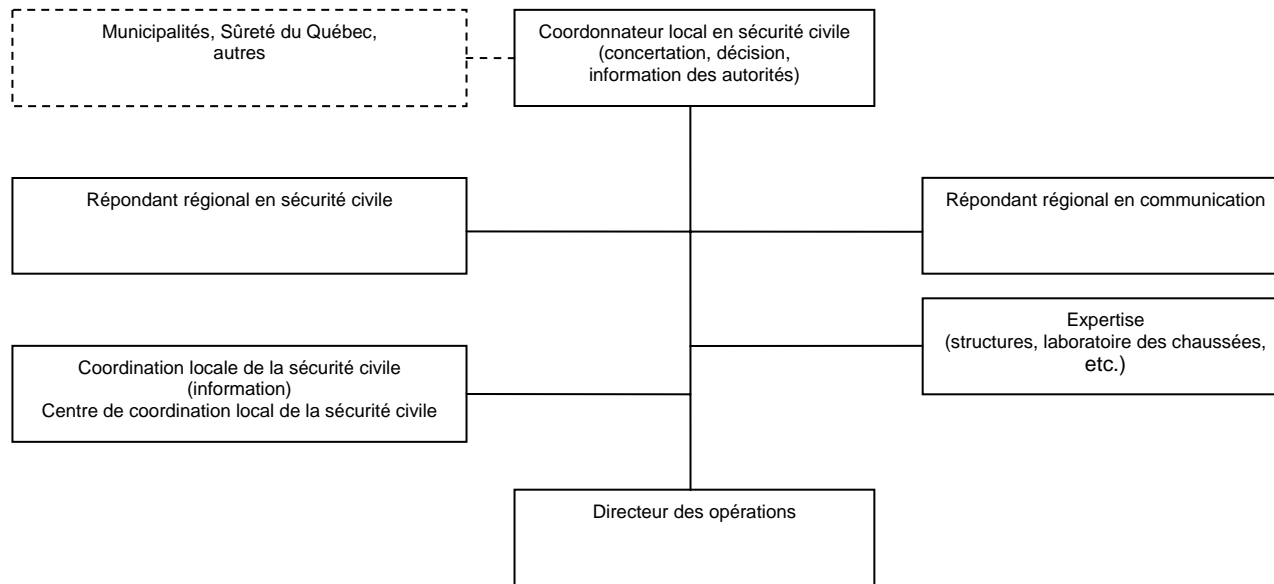


Figure 8.1
Organigramme des mesures d'urgence gérées sur le plan local

Lorsque la gravité de la situation l'exige ou que l'urgence touche plus d'un centre de services, le coordonnateur régional en sécurité intervient. Ce rôle est dévolu au directeur de la Direction territoriale (figure 8.2).

Tant au plan local qu'au plan régional, les outils de gestion des informations pertinentes en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, listes des équipements disponibles, etc.) sont fonctionnels et mis à jour sur une base régulière.

Lors d'un événement majeur, c'est le coordonnateur ministériel qui prendra la situation en main. L'urgence transport est alors gérée au plan national.

8.3 Types d'urgence

Le plan régional identifie 24 situations d'urgence pouvant affecter les infrastructures de transport sous la responsabilité du Ministère. Dans la version courante du plan, la problématique est décrite et les endroits à risque sont identifiés pour 21 situations. Ces situations d'urgence sont :

- accident aérien;
- accident ferroviaire;
- accident routier;
- blocus d'une route;
- conditions climatiques difficiles;
- chute de lignes à haute tension;
- déversement de matières dangereuses;
- éboulement;
- effondrement;
- embâcle ou débâcle;
- érosion;
- feu ou explosion;
- gaz naturel;
- glissement de terrain;
- incendie de forêt;
- incendie majeur;
- inondation;
- pont;
- rupture de barrage;
- tremblement de terre;
- urgence dans les bâtiments.

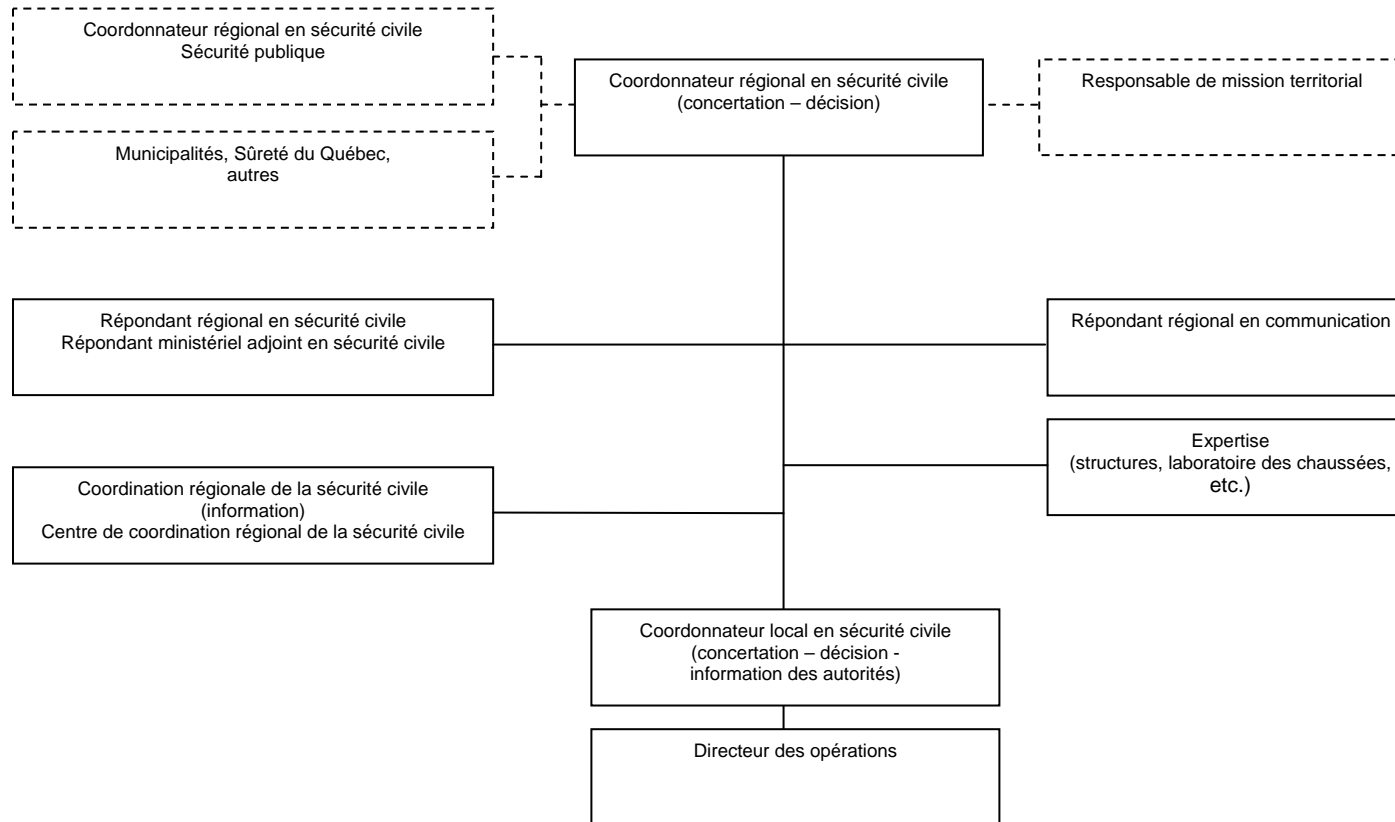


Figure 8.2
Organigramme des mesures d'urgence gérées sur le plan régional

L'ajout du prolongement de l'autoroute 73 au réseau sous la responsabilité de la Direction territoriale de la Chaudières-Appalaches nécessitera une mise à jour du plan d'urgence suite à l'analyse des risques, parmi ceux identifiés ci-dessus, pouvant être associés à la nouvelle infrastructure.

La conséquence la plus probable d'un incident est la fermeture de l'autoroute. La règle générale édictée par le Plan régional des mesures d'urgence est la suivante :

« Selon les circonstances, on peut avoir à faire l'inspection ou la surveillance continue des lieux, ou encore à fermer une route ou un pont à cause des dommages constatés. Dans certains cas, il s'agira d'une fermeture préventive, s'il y a un risque que la situation s'aggrave. Dans tous les cas de fermeture de route, le Ministère procède de la même façon, en respectant les consignes qui suivent. Lorsqu'une situation exige la fermeture d'une route ou d'un pont, le Ministère doit toujours suivre les mêmes directives pour la signalisation, les chemins de détour et l'information à diffuser. »

Signalisation

Assurer une signalisation adéquate qui indique clairement :

- les sections de routes fermées ou les ponts fermés;
- les chemins à prendre.

Déviation

S'assurer que la déviation se fait de façon sécuritaire :

- pour tout ce qui est des routes et des structures;
- pour tout type de transport de personnes et de marchandises, incluant le transport hors normes (hors dimensions et surcharge).

Information

S'assurer que toute l'information est diffusée :

- dans les plus brefs délais;
- à toutes les personnes désignées.

En dépit des instructions du plan des mesures d'urgence, le représentant local du Ministère doit demeurer vigilant pour déceler toute anomalie. Il faut qu'il surveille le moindre indice qui pourrait conduire à la fermeture d'une route ou d'un pont, même si cette mesure n'est pas requise pour le type de situation en cause. Dès que l'on peut envisager une situation dangereuse, il ne faut pas hésiter à prendre les mesures qui s'imposent. »

Dans le cas du prolongement de l'autoroute 73, le Ministère définira un plan de contournement. On peut poser, à ce stade-ci, l'hypothèse que la route 173 constituera l'alternative principale au trajet de la future autoroute.

8.4 Stratégie de communication en situation d'urgence

Un Plan d'intervention en communication auprès du public et des médias (PICPM) est élaboré pour chaque situation d'urgence. Pour une situation d'urgence gérée au plan local ou régional, c'est le répondant régional en communication de la Direction de la Chaudière-Appalaches qui se charge de la coordination des communications. Ce dernier a la responsabilité de coordonner les communications avec le public et les médias, et d'informer les hauts responsables du Ministère. Cette responsabilité revient à la Direction des communications du Ministère lorsque la situation d'urgence est au niveau national.

Un porte-parole est désigné et celui-ci intervient auprès du public et des médias jusqu'au rétablissement de la situation. Celui-ci est informé continuellement et immédiatement sur l'évolution de la situation d'urgence.

Les publics visés lors de la mise en œuvre d'un PICPM sont :

- à l'externe :
 - les personnes directement touchées par la situation d'urgence (sinistrés ou usagers);
 - les groupes de soutien ou de pression concernés;
 - la population en général;
 - les médias électroniques et écrits;
- à l'interne :
 - le personnel autorisé à donner des renseignements au public;
 - le porte-parole et les experts du Ministère;
 - le personnel du Ministère.

Le PICPM définit également les moyens de communication à utiliser pour rejoindre les publics cibles.

8.5 Autres intervenants et mission Transport

Les autres intervenants en matière de sécurité civile sont certains ministères et agences des gouvernements du Québec et du Canada, des municipalités, des ministères des Transports des provinces voisines et de certains organismes privés.

Le MTQ est l'une des ressources gouvernementales susceptibles de fournir des ressources d'intervention en situation d'urgence grave. De telles situations sont sous la responsabilité de l'Organisation de la sécurité civile du Québec, dont l'organigramme est présenté à la figure 8.3. Il appartient au coordonnateur provincial de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie d'activer cette organisation civile en cas d'urgence.

Selon le Plan national de la Sécurité civile, le MTQ doit assurer la disponibilité et l'accès aux infrastructures, équipements et ressources des transporteurs routiers, ferroviaires, aériens et maritimes. Il doit voir à la réalisation des travaux de réfection et d'entretien d'urgence des routes jugées prioritaires. Les quatre mandats dévolus à la mission Transport dans le cadre du Plan national sont :

- fournir l'état des infrastructures de transport de personnes et des marchandises de la région;
- fournir l'ensemble des moyens de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien dans la région;
- entretenir, remettre en état ou mettre en place des infrastructures de transport dans la région;
- fournir les ressources humaines, matérielles et informationnelles disponibles dans la région.

Le Plan national régionalisé DCA, Mission Transport, publié par la Direction de la Chaudière-Appalaches du MTQ le 2 octobre 2003, énumère les procédures et les ressources mises en place pour mener à bien ces quatre mandats, soit la liste et les cartes des infrastructures régionales de transport, le processus d'alerte et de mobilisation, la liste des ressources humaines et matérielles de la Direction territoriale, et la charte des responsabilités régionales face aux quatre mandats de la mission Transport.

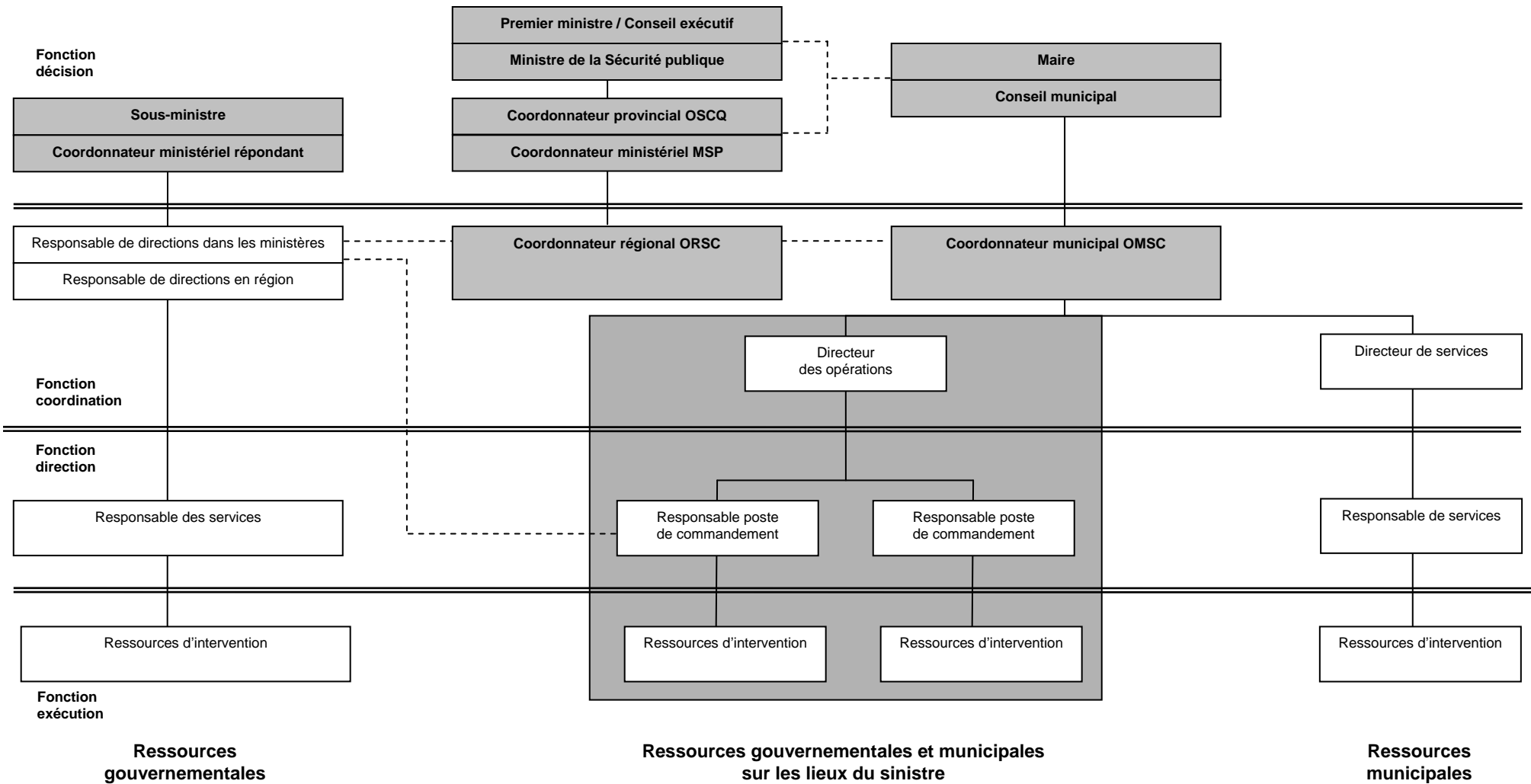


Figure 8.3
 Déploiement des ressources municipales et gouvernementales sous la responsabilité de l'Organisation de la sécurité civile du Québec en situation d'urgence grave

9. CONCLUSION

Cette étude d'impact du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges s'inscrit dans le processus initié dans les années 1970 et dont l'aboutissement consiste à doter la région de la Beauce d'une infrastructure routière efficace et sécuritaire qui soutiendra le développement régional. Elle s'appuie sur des travaux de reconnaissance effectués régulièrement sur le terrain pour valider les analyses effectuées à partir des documents disponibles (hydrologie, faune et flore, usages du milieu, etc.). De plus, de nombreuses personnes ou organismes ont été consultés pour connaître leur préoccupation par rapport au projet et pour compléter notre connaissance du milieu. En cours d'étude, une rencontre de consultation publique (mai 2004) et une rencontre d'information publique (novembre 2004) ont été organisées afin de répondre aux questions de la population et d'obtenir des commentaires et propositions qui ont orienté le déroulement des travaux.

Le projet de construire une autoroute pour relier la ville de Saint-Georges à la région de la Capitale nationale est toujours aussi justifié aujourd'hui qu'il ne l'était en 1992, lors du dépôt de l'étude d'opportunité. L'option de construire cette autoroute dans un nouveau corridor, dans le prolongement du tracé actuel, constitue aussi encore l'option privilégiée. Le tracé de référence a été établi jusqu'à Saint-Georges en début de processus, voici plus de vingt ans. Par la suite et tout au long des étapes de sa construction, le tracé proposé à l'origine a été optimisé sur la base d'une connaissance actualisée du milieu et en tenant compte des préoccupations de la population concernée.

Dans le cas du tronçon entre Beauceville et Saint-Georges, l'enjeu principal du projet a consisté à choisir entre les variantes de tracé Est et Ouest. Suite à une analyse minutieuse, le Ministère a choisi d'abandonner la variante de tracé Ouest, qui correspondait au tracé de référence, au profit de la variante de tracé Est, pour les raisons suivantes :

- elle crée moins de nuisances pour les résidents de Beauceville en affectant moins de propriétés et de résidences et en entraînant une augmentation moindre du bruit;
- elle entraîne des impacts moins appréciables sur le drainage local et les mesures d'atténuation qu'elle nécessite sont beaucoup moins importantes, plus faciles à mettre en place et moins onéreuses (avantage qu'il faut mettre en perspective

avec la situation critique qui prévaut déjà dans la région de la Beauce en matière d'inondation);

- elle ne compromet d'aucune manière le développement du parc industriel de Beauceville;
- elle est plus courte de 800 m.

Le Ministère est conscient que ce choix est susceptible de décevoir certains groupes d'intérêt, mais demeure convaincu que le projet qu'il propose est celui qui s'insère le plus harmonieusement possible dans le milieu récepteur tout en permettant à la population de profiter des avantages du projet.

La réalisation de l'étude d'impact portant sur le projet a permis d'identifier et d'évaluer les impacts environnementaux du projet et de déterminer une série de mesures qui réduiront les nuisances anticipées sur les milieux naturel et humain. Rappelons ici que, tout au long de l'étude, le souci d'optimiser les tracés d'autoroute et de raccordements a toujours prévalu dans l'optique de minimiser les impacts tant sur le milieu naturel qu'humain tout en élaborant le projet le plus fonctionnel possible.

Parmi les impacts du projet retenu, l'impact sur le régime hydrologique de la rivière Chaudière a suscité beaucoup d'attention. Au final, l'impact résiduel de la présence de l'autoroute sera limité car l'application de mesures d'atténuation telles que la mise en place de bassins ou de fossés de rétention permettra de contenir et d'intercepter l'eau en provenance de l'autoroute.

En ce qui a trait à la fragmentation des grandes propriétés foncières, les enquêtes effectuées auprès des propriétaires ont mis en évidence l'importance des activités forestières et récréatives effectuées dans la zone d'étude. Les propriétaires seront compensés pour les pertes de terrains et pour certains inconvénients.

Par ailleurs, les acquisitions de bâtiments constitueront également une source de préoccupation pour les propriétaires concernés. Il faut néanmoins rappeler que les acquisitions de bâtiments sont somme toute limitées (7 résidences principales, 2 commerces, et 2 chalets) au vu de la nature du projet.

Une autre source d'inquiétude éventuelle pour les propriétaires pourra être le risque de contamination des puits. Un suivi de l'impact sur les puits sera réalisé pour fournir des données qui serviront à évaluer les répercussions réelles du projet. Il va sans dire que si l'autoroute devait causer le moindre impact sur la qualité de l'eau potable, de nouveaux puits seraient creusés selon les besoins. Néanmoins des mesures de protection seront mise en place afin d'éviter les impacts et de limiter les risques.

Un autre programme de suivi sera également réalisé suite à la mise en service de l'autoroute : il concernera les impacts sonores. En effet, il s'agira d'évaluer précisément les effets du projet afin de mettre en place si requis (c'est-à-dire en présence d'impact sonore fort ou moyen sur une zone sensible) des mesures visant à ramener le niveau sonore à un niveau acceptable [moins de 55 dB(A)] tel que stipulé dans la politique sur le bruit routier du Ministère. Selon, les simulations, quatre résidences de la route Fraser pourraient subir de tels impacts à l'ouverture du projet, elles feront donc l'objet d'une attention particulière.

Par ailleurs, la réduction de la circulation sur la route 173 se traduira certainement, du moins immédiatement après la mise en service de l'autoroute, par une diminution du chiffre d'affaires de 24 commerces, dont les services s'adressent en grande partie à une clientèle de passage (stations-services, restaurants, etc.). Néanmoins, ces fuites pourraient être contrées si des initiatives sont prises dans le milieu en vue d'un redéploiement de la stratégie commerciale du tronçon de route contourné par l'autoroute.

En ce qui a trait au milieu biologique, les principaux impacts seront la perte permanente de superficies forestières (64 ha) et des habitats floristiques et fauniques qu'elles contiennent. Toutefois, aucune espèce associée à ces forêts perturbées par l'exploitation forestière n'y trouve des habitats rares, particuliers ou jugés essentiels au maintien et à la croissance de leur population. Cependant, il y aura augmentation du taux de mortalité de certaines espèces, en particulier celles se déplaçant lentement (ex. porc-épic d'Amérique) et/ou encore attirées par l'emprise de l'autoroute (marmotte commune) suite à des collisions impliquant les usagers. Finalement, certaines populations d'espèces sensibles à la fragmentation des habitats pourraient souffrir d'isolement mais ce risque est très faible compte tenu qu'ils pourront fréquenter les milieux riverains présents pour se déplacer et de l'omniprésence des milieux forestiers de

part et d'autre de l'emprise. Au final, les changements requis sur le milieu naturel ne seront pas de nature à compromettre l'existence des ressources ou leur mise en valeur.

Malgré ces impacts, il s'avère que la construction du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges représente globalement plus d'avantages que d'inconvénients pour la population concernée, compte tenu des mesures d'atténuation envisagées

10. RÉFÉRENCES

- ACOUSTEC Inc., 2004. *Prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges – Comparaison des impacts acoustiques des variantes Est et Ouest, et évaluation des impacts du raccordement via la 74^e Rue*. Rapport préparé pour Tecsuit Inc. 16 p.
- ANDERSON, S.J. *et al.*, 1993. Economic Impact of Highway Bypasses. *Transportation Research Record*, no. 1395. National Academy Press, Washington, D.C.
- ANDRÉ, P., C.E. DELISLE, J.-P. REVÉRET et A. SÈNE, 1999. *L'évaluation des impacts sur l'environnement : Processus, acteurs et pratique*. Avec la collaboration de D. Bitondo et de L. Rakotoarison. Presses internationales Polytechnique, Montréal. 416 p.
- BIDER, J.R., et S. MATTE, 1994. *Atlas des amphibiens et reptiles du Québec*. Société d'histoire de la vallée du Saint-Laurent et ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Direction de la faune et des habitats, Québec. 106 p.
- CANTIN, M. et D. FORTIN, 1994. « Guide de l'utilisateur du système d'information sur les animaux à fourrure (SIAF) ». Version 3.0. Ministère de l'Environnement et de la Faune, Québec. 72 p.
- CHAPDELAINE, Claude, 2004. Des chasseurs de la fin de l'âge glaciaire dans la région du lac Mégantic : Découverte des premières pointes à cannelure au Québec. *Recherches amérindiennes au Québec* 24(1) : 3-20.
- COMITÉ DU BASSIN DE LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE (COBARIC), PHASE II, 2000. *Schéma directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Chaudière*. 36 p. + glossaire + annexe.
- COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC (CPTAQ), 2002. *Rapport annuel de gestion 2001-2002*.
- CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES, 2005. *Profil socioéconomique de la Chaudière-Appalaches*. 326 p.
- COSEPAC, 2004. *Espèces canadiennes en péril, novembre 2004*. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. 65 p.
- CRDC DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES, 1999. *Plan de développement de la route verte de la Chaudière-Appalaches*. 94 p.
- DEGRAAF, R.M. et D.D. Rudis, 1983. *New England Wildlife: Habitat, Natural History, and Distribution*. United States Department of Agriculture and Forest Service, Northeastern Forest Experiment Station. General Technical Report NE-108.
- DESJARDINS, S., 2002. Plan de gestion du cerf de virginie, 2002-2008, zone 3. In HUOT, M., G. LAMONTAGNE et F. GOUDREAULT, 2002. *Plan de gestion du cerf de Virginie, 2002-2008*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction du développement de la faune.

- DESROCHES, J.-F. et W. BERTACCHI, 2001. *Bilan des connaissances sur la situation de la grenouille des marais (*Rana palustris*) en Estrie*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de l'Estrie. 37 p.
- DOWNES, C.M., C.F. HYSLOP et J.A. KENNEDY, 2002. « Site Web de la base de données sur les tendances notées chez les oiseaux du Canada ». Version 2.0. Service canadien de la faune, Division de la conservation des oiseaux migrateurs, Hull.
- ENVIRONNEMENT CANADA, 2002. « Normales climatiques au Canada de 1971 à 2000 ». http://www.msc.ec.gc.ca/climate/climate_normals/results_f.cfm.
- ERNST, C.H., J.E. LOVICH et R.W. BARBOUR, 1994. *Turtles of the United States and Canada*. Smithsonian Institution Press, Washington, D.C. 578 p.
- ETHNOSCOPI, 2005. *Étude sectorielle – Archéologie*. Rapport présenté au ministère des Transports du Québec. 37 p.
- ETHNOSCOPI, 1995. *Programme de recherche et de mise en valeur sur l'occupation paléoindienne dans la MRC du Granit : Les origines du peuplement*. Entente entre le ministère de la Culture et des Communications du Québec et la MRC du Granit.
- GAUTHIER, J. et Y. AUBRY, 1995. *Les oiseaux nicheurs du Québec - Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional*. Association québécoise des groupes d'ornithologues, Société québécoise de protection des oiseaux, Service canadien de la faune, Environnement Canada, région du Québec, Montréal. 1 295 p.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC, 2002. « Liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées ». http://www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/etu_rec/esp_mena_vuln/index.htm
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC, 2001. *Liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées*. Annexe de l'arrêté du ministre de l'Environnement et du ministre responsable de la Faune et des Parcs. Gazette officielle du Québec. Partie 2, vol. 133, no 30, 25 juillet 2001. Pp. 5 435-5 438.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC, 1995. *Étude pédologique du comté de Beauce*. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Service des sols.
- GROUPE NATIONAL DE TRAVAIL SUR LES TERRES HUMIDES (GNTTH), 1997. *Système de classification des terres humides du Canada*. 2^e édition. WARNER, B.G. et C.D.A. RUBEC, dir. de publ. Wetlands Research Centre, University of Waterloo, Waterloo. 68 p.
- HUOT, M., G. LAMONTAGNE et F. GOUDREAU, 2002. *Plan de gestion du cerf de Virginie au Québec, 2002-2008*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction du développement de la faune. 290 p.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, 2003. Statistiques manufacturières régionales.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, 2000. Mise à jour du scénario A de référence.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, 1991. Projections.

LAFOND, R., C. Pilon et Y. Leblanc, 2003. *Résultat du plan d'inventaire aérien des colonies de castors au Québec (1989-1994)*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction du développement de la faune, Québec. 89 p.

LAMONTAGNE, G. et S. LEFORT, 2004. *Plan de gestion de l'orignal, 2004-2010*. Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction du développement de la faune. 265 p.

LAMONTAGNE, G., H. JOLICOEUR et R. LAFOND, 1999. *Plan de gestion de l'ours noir 1998-2002*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de la faune et des habitats et Direction de la coordination opérationnelle. Québec. 336 p.

MILKO, R., 1998. *Directive pour les évaluations environnementales relatives aux milieux humides*. Environnement Canada, Service canadien de la faune, Direction de la protection de la biodiversité. 40 p.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION (MAPAQ), 1996. « Fiche d'enregistrement des producteurs agricoles ». www.mapaq.gouv.qc.ca

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, 1998. Les régions écologiques du Québec méridional (3^e version). *L'Aubelle*, no 124. Février-mars.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 2004. Inventaire hydrogéologique - Route : Autoroute 73 (tronçon Beauceville à Saint-Georges); Municipalité : Beauceville; Circ. élect. : Beauce-Nord. Service géotechnique et Géologie, Secteur Mécanique des roches. N/Dossier 0073-01-110(026)03, no projet 20-3471-8212. Préparé par Paul-André Paquet et approuvé par André Drolet, géol. 16 p. + 5 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 2003. *Plan régional des mesures d'urgence*. Direction de la Chaudière-Appalaches. Préparé par les centres de services, le répondant régional en sécurité civile et la Coordination ministérielle de la sécurité civile. 2 octobre 2003. Pagination multiple + annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 1998. *Politique sur le bruit routier*. 10 p. + annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 1992. *Étude d'opportunité du prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges*. 189 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 1986. *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*. Service de l'environnement. Réédition 1994. 124 p.

- MORIN, Bertrand, 1976. *Reconnaissance archéologique dans la région de la rivière Chaudière, été 1975*. Ministère des Affaires culturelles, Québec.
- MRC DE BEAUCE-SARTIGAN, 2005. *Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)*. Service de l'aménagement du territoire et urbanisme.
- MRC DE BEAUCE-SARTIGAN, 2002. *Règlement numéro 2002-61 relatif au contrôle intérimaire (gestion de la zone agricole)*. Service d'aménagement. Non paginé + annexes.
- MRC DE BEAUCE-SARTIGAN, 1998. *Proposition de schéma d'aménagement révisé, premier projet (PSAR 1)*. Service d'aménagement. 116 p. + annexes.
- MRC DE BEAUCE-SARTIGAN, 1996. *Règlement numéro 96-47 relatif au contrôle intérimaire (contrôle du déboisement)*. Service d'aménagement. Non paginé + annexes.
- MRC DE BEAUCE-SARTIGAN, 1988. *Schéma d'aménagement*. Service d'aménagement. 143 p. + annexes.
- MRC ROBERT-CLICHE, 1988. *Schéma d'aménagement*. Service de l'aménagement. 151 p. + annexes.
- MUNICIPALITÉ DE SAINT-FRANÇOIS-DE-BEAUCE, 1990. *Plan d'urbanisme*. 29 p. + annexes.
- ORDRE DES INGÉNIEURS FORESTIERS DU QUÉBEC, 1996. *Manuel de foresterie*. Les Presses de l'Université Laval. 1 428 p.
- PETRANKA, J.W., 1998. *Salamanders of the United States and Canada*. Smithsonian Institution Press, Washington, DC. 576 p.
- PINTAL, Jean-Yves, 2002. De la nature des occupations paléoindiennes à l'embouchure de la rivière Chaudière. *Recherches amérindiennes au Québec*, 22(3) : 41-54.
- PRESCOTT, J. et P. RICHARD, 1996. *Mammifères du Québec et de l'est du Canada*. Éditions Michel Quintin, Waterloo, Québec. 399 p.
- PROVOST, HONORIUS, 1974. *Chaudière Kennebec, grand chemin séculaire*. Éditions Garneau, Québec
- ROBERT, M. et P. Laporte, 1995. *Rapport sur la situation de la pie-grièche migratrice (*Lanius ludovicianus*) au Québec*. Service canadien de la faune. Série de rapports techniques no 243. 61 p.
- ROBITAILLE, A. et J.-P. SAUCIER, 1998. *Paysages régionaux du Québec méridional*. Ministère des Ressources naturelles du Québec. 213 p.

- RODRIGUE, D., 2002. Banque de données de l'atlas des amphibiens et des reptiles du Québec. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, Sainte-Anne-de-Bellevue, Québec.
- ROMA FLUET ET ASSOCIÉS, 2005. *Étude des répercussions du prolongement de l'autoroute 73 sur le dynamisme économique et la structure urbaine de Beauceville*. 34 p. + annexes.
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 2001. Catalogue no 92-377-XIF.
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 1996. Catalogue no 95-186-XPB.
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 1991. Catalogue no 95-326.
- STATISTIQUE CANADA. Recensement de 1986. Catalogue no 94-110.
- TAILLON, Hélène, 1990. *Les Amérindiens sur la Chaudière : Étude de potentiel archéologique*. MRC des Chutes-de-la-Chaudière, de la Nouvelle-Beauce, Robert-Cliche et Beauce-Sartigan et ministère des Affaires culturelles du Québec.
- TECSULT INC., 2005a. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Mise à jour de l'étude d'opportunité*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple.
- TECSULT INC., 2005b. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Définition des caractéristiques hydrologiques du milieu et impacts probables de l'autoroute projetée sur les conditions actuelles*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT INC., 2005c. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Consultations publiques du 12 mai et du 29 novembre 2004*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT INC., 2003a. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Inventaire des oiseaux nicheurs, printemps 2003*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT INC., 2003b. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Impacts économiques et commerciaux*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.

- TECSULT INC., 2003c. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Inventaire des exploitations agricoles et sylvicoles*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT INC., 2003d. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude de perception*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT ENVIRONNEMENT INC., 2003a. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude de l'avifaune*. Rapport présenté au ministère des Transports du Québec. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT ENVIRONNEMENT INC., 2003b. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Inventaire des pistes de la grande faune et de la petite faune*. Rapport final, version préliminaire, présenté au ministère des Transports, Québec. 13 p.
- TECSULT ENVIRONNEMENT INC., 2000. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville – Dénombrement et abondance relative des espèces aviaires*. Rapport présenté au ministère des Transports. Pagination multiple + annexes.
- TECSULT INC., 2000. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, M.R.C. Robert Cliche*. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec, Québec. Pagination multiple + annexes.
- TRANSPORT DE PERSONNES POUR LES MRC ROBERT-CLICHE ET DE LA NOUVELLE-BEAUCE. <http://pages.globetrotter.net/tarcnb/#mission>
- TREMBLAY, Roland, 1997. La connexion abénaquise : Quelques éléments de recherche sur la dispersion des Iroquoiens du Saint-Laurent orientaux. *Archéologiques* no 10 : 77-86.
- VILLE DE BEAUCEVILLE, 2005. *Plan d'urbanisme révisé (résumé)*. Non paginé.
- VILLE DE BEAUCEVILLE, 2004. *Ville d'affaires et communauté dynamique*. Portrait général 2004. Services communautaires.
- VILLE DE BEAUCEVILLE, 2002. *Le parc industriel en détail*.
- VILLE DE NOTRE-DAME-DES-PINS, 1990. *Plan d'urbanisme*. Non paginé + annexes.
- VILLE DE SAINT-GEORGES, 2003. *Plan d'urbanisme*. Document de travail. 58 p.
- VILLE DE SAINT-SIMON-LES-MINES, 1990. *Plan d'urbanisme*. 17 p.

