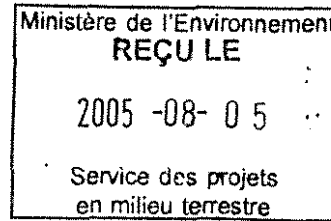

RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Transports Canada, Région du Québec</i>	3 août 2005	1 page.
2. <i>Ministère des Affaires municipales et des Régions, Direction régionale de la Chaudière-Appalaches</i>	12 août 2005	1 page.
3. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	23 août 2005	2 pages.
4. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs</i>	23 août 2005	2 pages.
5. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Nunavik</i>	24 août 2005	2 pages.
6. <i>Ministère de la Culture et des Communications, Direction régionale de Chaudière-Appalaches</i>	25 août 2005	2 pages.
7. <i>Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction régionale de Chaudière-Appalaches</i>	26 août 2005	1 page.
8. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'eau</i>	31 août 2005	4 pages.
9. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches</i>	Septembre 2005	4 pages.
10. <i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère</i>	6 septembre 2005	3 pages.
11. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction régionale de la Chaudière-Appalaches</i>	6 septembre 2005	1 page.
12. <i>Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Direction régionale de la Chaudière-Appalaches</i>	8 septembre 2005	1 page.
13. <i>Ministère des ressources naturelles et de la Faune, Direction de la coordination</i>	23 septembre 2005	3 pages.



Le 3 août 2005



Votre référence Your file

Notre référence Our file
8200-05-4309

No. doc. SGDDI Doc. No. SGDDI

Monsieur Jacques Dupont
 Chef du Service des projets en milieu terrestre
 Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs
 Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
 675, boulevard René-Lévesque Est
 Québec (Québec) G1R 5V7

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

Monsieur,

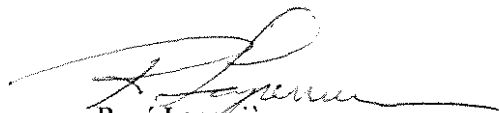
La présente se réfère à votre lettre du 27 juillet 2005 relative au projet cité en rubrique.

Selon les renseignements recueillis nous désirons vous aviser que les cours d'eau touchés par ce projet sont considérés comme étant « *non navigables* » au terme de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, aux emplacements situés aux coordonnées géographiques approximatives suivantes (Nad 83) :

Ruisseau Veilleux	Lat. : 46° 13' 12''	Long. : 70° 43' 54''
Ruisseau Bolduc	Lat. : 46° 12' 43''	Long. : 70° 42' 57''
Ruisseau Loubier	Lat. : 46° 12' 18''	Long. : 70° 42' 20''
Rivière Gilbert	Lat. : 46° 11' 19''	Long. : 70° 41' 55''
Ruisseau Scully	Lat. : 46° 10' 13''	Long. : 70° 41' 17''

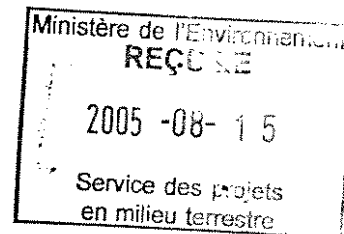
Conséquemment, aucune autorisation n'est requise de notre ministère en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* pour les ouvrages situés aux emplacements susmentionnés.

Veuillez agréer, Monsieur Dupont, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


 René Laperrière
 Gestionnaire intérimaire

RJ/lp

Québec, le 12 août 2005



Monsieur Jacques Dupont
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville
et Saint-Georges (3211-05-406)
N/Réf. : 6705-290-001**

Monsieur,

Pour faire suite à votre correspondance du 27 juillet dernier, la direction régionale a examiné la documentation portant sur l'étude d'impact du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche entre Beauceville et Saint-Georges.

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

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur par intérim,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Baril".

Pierre Baril

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : André Lachance

DATE : Le mardi, 23 août 2005

OBJET : Étude environnementale – prolongement de l'autoroute Robert Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges, recevabilité

N/réf. : Savex-4820



Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet ci-haut mentionné et le considérons recevable aux conditions suivantes :

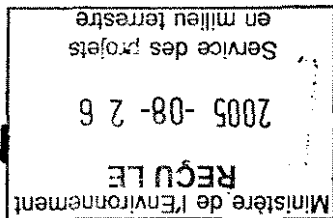
- Le promoteur s'engage à respecter la position ministérielle élaborée pour la révision du RNI au sujet des ponceaux, soit :
 - Aucun rétrécissement de la largeur du cours d'eau mesurée à partir de la ligne des hautes eaux, lors de l'aménagement d'un pont ou de la mise en place d'un ponceau;
 - Exceptionnellement, si c'est la seule solution possible, la largeur du cours d'eau mesurée à partir de la ligne des hautes eaux, peut être réduite jusqu'à 20% conditionnellement à ce que la section résiduelle permette l'écoulement d'un débit de crue d'une récurrence de 100 ans sans que la vitesse d'écoulement dans l'ouvrage perturbe les déplacements des poissons;
 - Lorsque la pente du lit du cours d'eau est supérieure à 0,5%, interdire l'installation d'un ponceau à contour fermé;

...2

- Si la traverse du cours d'eau ne peut être localisée à l'extérieur d'un marais ou d'un marécage, l'aménagement du pont ou du ponceau devra être autorisé au préalable par le MDDEP.
- Les bassins de rétention doivent être installés à l'extérieur des cours d'eau naturels.

Nous n'avons pas d'autres commentaires.


AL/ml



NOTE

DESTINATAIRE : M. Jacques Dupont

Direction des évaluations environnementales

DATE :

Le 23 août 2005

OBJET :

Avis relatif à la recevabilité du projet de « Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges »
V/R : 3211-05-406 - N/R : 241733 - 5145-04-18 [R-208]

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 27 juillet 2005 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Aux pages 4-14 à 4-17, 5-15 et annexe 2 du rapport final de juin 2005, le promoteur (ministère des Transports du Québec) mentionne l'absence d'espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la zone d'étude ou à proximité, s'appuyant sur les renseignements du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec.

Aussi, des inventaires de terrains effectués le 16 mai 2003, les 23 et 25 juin 2003 et le 28 août 2003, afin de couvrir la période de floraison ou de fructification des plantes visées, n'ont pas permis de relever ces plantes à statut précaire le long du tracé retenu (voir en plus les pages 5-15, 5-82 et 6-38). Néanmoins, soulignons la présence d'une cinquantaine de tiges d'ail des bois dans une érablière sise dans la périphérie nord de Notre-Dame-des-Fins, au sud de la route Veilleux (à l'ouest du rang Saint-Charles). Il s'agirait d'une nouvelle mention en milieu naturel pour cette espèce dans la région; en fait, une plante dont les nouveaux propriétaires de l'érablière ont favorisé la propagation à partir de trois souches d'origine depuis une douzaine d'années (voir pages 4-16, 5-83, 6-12 et « Avis n° 1 » de l'annexe 2). Ainsi, les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constitueraient pas une problématique ministérielle dans le présent dossier, bien qu'il serait approprié que le promoteur prévoit des mesures avec le propriétaire pour sauvegarder ces colonies naturalisées.

Compte tenu de ce qui précède, nous jugeons l'étude recevable au regard de notre champ de compétence.

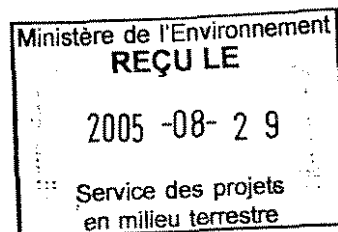
N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Léopold Gaudreau', written in a cursive style.

Léopold Gaudreau

LG/oo



Le 24 août 2005

Monsieur Jacques Dupont
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
657, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et
Saint-Georges
(3211-05-406)**

Monsieur,

Nous donnons suite à votre lettre du 27 juillet 2005 concernant l'étude d'impact sur l'environnement soumise par le ministère des Transports dans le cadre de son projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges.

En ce qui concerne notre champ de compétence, une réponse à la question suivante devrait rendre recevable cette étude environnementale : Quels impacts pourraient avoir l'ajout des ponts et ponceaux en ce qui concerne les possibilités d'embâcles sur les différents cours d'eau traversés ?

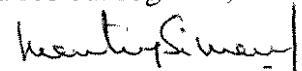
De plus, nous aimerions obtenir copie d'un document auquel il est fait référence dans l'étude d'impact, soit : TECSULT INC., 2005b. Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Définition des caractéristiques hydrologiques 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.

...2

Si des informations supplémentaires s'avéraient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Claude A. Ferland, conseiller en sécurité civile, au numéro de téléphone (418) 643-2267.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

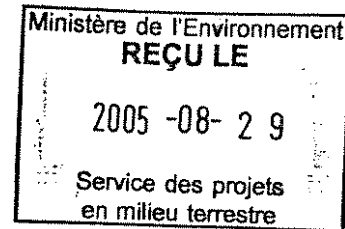
Le directeur régional,


MARTIN SIMARD

c.c. M. Bernard Dubois, DOTSC
Mme Francine Belleau, DOTSC

Le 25 août 2005

Monsieur Jacques Dupont
Chef du service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyard, 6^{ième} étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque
Québec (Québec) G1R 5V7



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

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour le projet en titre, voici les commentaires de la direction régionale de Chaudière-Appalaches sur la recevabilité de l'étude d'impact en regard de l'élément **patrimoine bâti** considéré dans cette étude, le patrimoine archéologique s'inscrivant dans une procédure d'expertise particulière d'un commun accord entre le ministère des Transports et le ministère de la Culture et des Communications.

Nous croyons qu'il serait souhaitable que l'argumentaire ayant mené à la conclusion « il n'y a aucun impact sur le patrimoine » (6.4.12) soit étayé. Il pourrait en effet être présenté (en parallèle avec l'analyse archéologique) notamment à partir des paramètres suivants :

1. Y a-t-il, sur le territoire concerné, des biens protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels ?

- Bâtiments ou sites classés ou reconnus;
- Bâtiments cités;
- Sites patrimoniaux;
- Secteurs d'application d'un programme municipal d'aide à la restauration de bâtiments à caractère patrimonial.

2. Y a-t-il des bâtiments ou sites non protégés par la Loi et qui méritent une attention particulière et pour quels motifs (par exemple aux différentes intersections du tracé avec des rues ou routes où l'on retrouve du bâti)?

L'analyse devrait donc être faite en fonction de bien présenter la réalité, de bien mesurer l'impact de la réalisation du tracé sur cette réalité et d'éviter de semer un doute sur la validité de la démarche. Elle devrait également permettre, le cas échéant, de proposer des mesures d'atténuation.

J'espère que ces commentaires seront utiles à la bonne marche du projet et je vous invite pour toute information supplémentaire à communiquer avec monsieur Louis Perreault, de notre direction, au (418) 838-9886, poste 231.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

La Directrice



Hélène Latérière

Beauceville, le 26 août 2005

Madame Michèle Bélanger
Direction de la Protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1975 chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec Qc G1S 2M1



Objet : Avis de recevabilité de l'étude d'impact du projet de « Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges » (3211-05-406)

Madame,

Tel que vous le demandiez dans votre correspondance du 10 août dernier, nous avons analysé d'un point de vue de santé publique l'étude d'impact du projet cité en exergue.

Au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, les éléments requis par la directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact ont été traités de façon satisfaisante et valable. À cette étape de la consultation, nous n'avons donc aucun commentaire à émettre et considérons l'étude d'impact recevable.

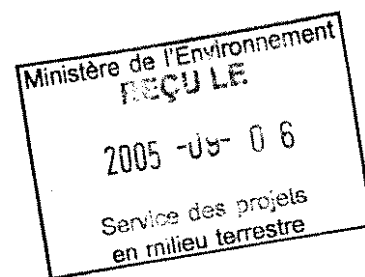
Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez recevoir, madame Bélanger, mes salutations les meilleures.



André Morasse,
Conseiller en santé et environnement
Pour Jean-Pierre Vigneault, coordonnateur en santé au travail et environnement

AM/lp

c.c. Mme Céline Dupont, service des projets en milieu terrestre, MDDEP



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jacques Dupont
Chef du Service des projets en milieux terrestres
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 31 août 2005

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

N/Réf. : SCW- 237759
V/Réf. : 3211-05-406

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par M^{me} Sylvie Chevalier, ing. jr, concernant le dossier précité.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec madame Chevalier au numéro de téléphone suivant : ☎ 418-521-3885 poste 4815.

Le chef de service,


Normand Boulianne

p. j.

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne
Chef de service

DATE : Le 31 août 2005

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

N/Réf. : **SCW-237759**

Introduction

La Direction des évaluations environnementales (DÉE) a sollicité la collaboration du Service de l'aménagement et des eaux souterraines pour l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet relative à l'objet ci-dessus. À l'appui de sa demande, elle a fait parvenir au service deux documents :

- un rapport d'étude d'impact final, daté de juin 2005 et réalisé conjointement par le Ministère des Transports (MTQ) et Tecsub Inc.;
- un rapport concernant la « Définition des caractéristiques hydrologiques du milieu et impacts probables de l'autoroute projetée sur les conditions actuelles », daté de juin 2005 et également réalisé conjointement par le MTQ et Tecsub Inc.

Le présent avis a pour but d'indiquer si, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, c'est-à-dire l'hydrogéologie, tous les éléments requis dans l'étude d'impact ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable.

Analyse

Les rapports fournis présentent plus particulièrement la synthèse des impacts attendus sur l'environnement des différentes options envisagées de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges (incluant les différentes options de raccordements potentiels avec la route 173). La proposition de choix entre les différentes options de construction et de raccordement a été réalisée sur la base de cette synthèse.

...2

Les trois municipalités touchées par le projet de la future autoroute possèdent un réseau d'aqueducs et d'égouts. Un des réseaux est alimenté par deux puits artésiens. Dans les secteurs ruraux et municipaux plus dispersés, l'alimentation en eau potable et la disposition des eaux usées sont assurées par des puits artésiens ou de surface et des installations sanitaires individuelles.

Neuf puits individuels et un puits municipal ont été identifiés comme appartenant à des zones à risques.

Un suivi des impacts sur les puits sera effectué, selon le programme type adopté pour les suivis environnementaux des puits au MTQ. Ce document comporte un engagement dans le but d'amener des solutions de mitigations afin de réduire les impacts environnementaux qualitatifs et quantitatifs sur les eaux souterraines, pendant et après la réalisation du projet.

Commentaires

Le puits municipal susceptible d'être affecté est situé à 300 mètres en aval hydraulique de l'emprise routière. Il est demandé de réaliser une étude hydrogéologique exhaustive sur ce puits; en particulier de déterminer son aire d'alimentation et le temps de transfert minimal d'un éventuel contaminant de l'emprise de la route jusqu'au captage. Des mesures de mitigation devront éventuellement être définies afin d'éviter tout impact du projet de nature qualitative ou quantitative sur l'eau souterraine captée. Par exemple, éviter les infiltrations de sels déglaçants sur l'aire d'alimentation de l'aquifère.

Lorsque le choix du tracé de la future autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges sera arrêté définitivement, il est attendu de :

- compiler les données concernant l'ensemble des puits sur la zone à l'étude, si besoin les compléter pour déterminer définitivement les captages susceptibles d'être affectés quantitativement ou qualitativement par le projet;
- vérifier le choix des puits cibles et les redéfinir selon les puits à risques identifiés et réaliser une nouvelle campagne d'échantillonnage telle que définie dans le programme type de suivi environnemental des puits du MTQ.

Le Règlement sur le captage des eaux souterraines spécifie qu'une aire de protection immédiate d'un rayon d'au moins 30 m autour de tout ouvrage de captage d'eau souterraine alimentant plus de vingt personnes doit être établie. Cette aire peut être de superficie moindre seulement si la présence d'une barrière naturelle de protection est établie. Et dans cette aire sont interdits, en particulier, les dépôts de matières qui risquent de contaminer l'eau souterraine (article 24). Il est donc demandé de s'assurer qu'aucun captage desservant plus de vingt personnes ne se trouve à moins de 30 m du tracé d'une

route liée au projet. Dans le cas contraire, une solution de remplacement devra être émise.

Conclusion

Il est attendu de compléter l'étude d'impact selon les points précités.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sylvie Chevalier', with a long horizontal flourish extending to the right.

Sylvie Chevalier

COMMENTAIRES SUR LA RECEVABILITÉ DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE
D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

PRÉPARÉS PAR
LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ANALYSE ET DE L'EXPERTISE DE LA
CAPITALE-NATIONALE ET DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES
DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES PARCS

CONCERNANT

L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT POUR LE PROLONGEMENT DE
L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (73) ENTRE BEAUCEVILLE ET
SAINT-GEORGES

SEPTEMBRE 2005

La présente constitue la synthèse des commentaires de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement à la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre les villes de Beauceville et de Saint-Georges, MRC Robert-Cliche et de Beauce-Sartigan.

Dans ce document, la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise indique, au meilleur de sa connaissance et selon ses champs de compétence, si tous les éléments requis par la directive du ministre de l'Environnement de mai 2002 ont été traités et s'ils ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Il est à noter que les aspects touchant l'hydraulique ne sont pas inclus dans les commentaires.

Terrains contaminés

Le document précise à la page 6-21, avant dernier paragraphe que :

« Finalement, la réfection de certains tronçons pourrait exposer des sols contaminés et présenter un risque pour la qualité des eaux de surface. Toutefois, les matériaux excavés seront gérés et traités conformément aux exigences du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. »

Le Ministère rend accessible au public le répertoire des terrains contaminés (GTC) sur son site Internet. L'étude d'impact déposée liste au tableau 6.13 les lots touchés par le projet de prolongement de l'autoroute 73. Il serait souhaitable que le consultant vérifie si les lots touchés sont inscrits dans le répertoire GTC. Pour les lots inscrits dans ce répertoire, une étude de caractérisation du terrain devrait être réalisée dans les meilleurs délais et le plan de réhabilitation nécessaire réalisé, le cas échéant, avant le début du chantier de construction de l'autoroute.

Activités extractives

La section 6.4.6 du document détaille les impacts du projet sur les activités extractives (carrières). Il est mentionné que le projet empiètera sur deux sites d'extraction, l'un n'étant plus exploité (est-il fermé ?) et dans le cas du second, l'empiètement se ferait sur une partie de la carrière qui n'est plus en exploitation.

Il convient de préciser que les carrières et les sablières doivent respecter des normes de localisation par rapport à la voie publique pour obtenir un certificat d'autorisation de la part du Ministère. Il y aurait lieu d'appliquer le principe de réciprocité, c'est-à-dire que l'autoroute ne s'approche pas à moins de 70 mètres de l'aire d'exploitation d'une carrière (ou moins de 35 mètres dans le cas d'une sablière), distances prescrites par l'article 18 du Règlement sur les carrières et sablières.

Plaine inondable

Dans le projet retenu, un raccordement entre l'autoroute et la route 173 est prévu dans la municipalité de Notre-Dame-des-Pins (désigné sous le nom de raccordement Sud). Un réaménagement de l'intersection de cette voie de raccordement avec la route 173 sera nécessaire. Selon la figure 5.5 du document, l'intersection sera localisée dans la plaine inondable de récurrence de 20 ans de la rivière Chaudière. Le document ne traite pas des impacts (tant négatif que positif) de ce réaménagement de l'intersection sur la plaine inondable. À ce sujet, les travaux devront faire l'objet d'une dérogation conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, telle que prévue à l'article 4.2.2 de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (version 2005).

Hydrographie

À la section 4.2.1.2 du document, il est fait référence à un rapport sur les caractéristiques hydrologiques du milieu réalisé par Tecsalt Inc. en 2005 pour une description plus détaillée et précise des bassins versants, des cours d'eau traversés et du drainage local. Il aurait été intéressant de pouvoir consulter cette étude.

Alimentation en eau potable

L'évaluation des impacts fournie à la section 6.4.4.1 du document concernant les puits d'alimentation en eau (municipaux et privés) est incomplète.

Le rapport identifie un risque pour les puits de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins et des zones à risque autour des puits privés mais aucune information n'est fournie concernant le contexte hydrogéologique permettant d'arriver à cette conclusion. Les périmètres de protection autour des ouvrages de captage d'eau souterraine ne sont pas identifiés dans le document. L'étude d'impact fait référence à une étude du MTQ en 2004 qui fournirait les informations pertinentes, mais comme cette étude n'a pas été transmise, il est difficile de définir si tous les éléments ont été pris en compte.

Également, l'étude ne traite pas de l'impact sur le puits alimentant un réseau privé à Saint-Georges, localisé à environ 2 kilomètres de l'autoroute et identifié à la figure 4.6.

Déchets

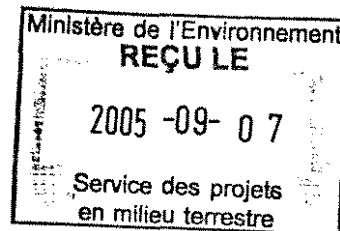
Aucune information n'est fournie concernant les déchets qui seront générés lors de la construction de l'autoroute (volume, lieux et modes d'élimination, etc).

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jacques Dupont, chef
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 6 septembre 2005

OBJET : Avis sur la recevabilité pour le volet bruit du projet de
prolongement de l'autoroute 73, Beauceville-Saint-Georges
V/Réf. : 3211-05-406



Comme suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport de l'ingénieur Jean-Pierre Lefebvre concernant le projet ci-dessus mentionné.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Le chef par intérim du Service
de la qualité de l'atmosphère,

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Michel Goulet". The signature is stylized and somewhat cursive.

Michel Goulet

MG/pr

p.j.



EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Goulet, chef par intérim
du Service de la qualité de l'atmosphère

DATE : Le 2 septembre 2005

OBJET : Avis sur la recevabilité pour le volet bruit du projet de
prolongement de l'autoroute 73, Beauceville-Saint-Georges

COMMANDE REÇUE

Le 27 juillet dernier, monsieur Jacques Dupont, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales transmettait une requête nous demandant de vérifier la recevabilité de l'étude de répercussion sur l'environnement du projet de prolongement entre Beauceville et Saint-Georges de l'autoroute 73 par le ministère des Transports (MTQ). Un document intitulé « Étude de l'impact acoustique » réalisé par Acoustec inc. et daté de juin 2005 accompagnait le rapport final. Ce projet a fait l'objet d'une directive (n° 3211-05-406 : en date de mai 2002) du ministre de l'Environnement indiquant au promoteur la portée et l'étendue de son étude.

INFORMATION PERTINENTE LOCALISÉE

La section 4.3.10 « Milieu sonore » du rapport final de TECSULT inc. décrit la procédure suivie et l'équipement utilisé par le consultant pour l'analyse du climat sonore ainsi qu'une localisation sur un plan de l'essentiel des points de mesure. L'impact sonore attendu selon les différentes variantes retenues pour le tracé a également été effectué (chapitre 5.2.2.3 : analyse comparative). Le degré de perturbation du climat sonore (chapitre 4.8) est établi à partir d'une méthode appliquée par le MTQ qui détermine une classification de l'impact faible – moyen – fort. Donc, la documentation reçue établit que :

- **Nuisances pendant la construction**

Autant le rapport final (tableau 6.23) que l'étude acoustique (chapitre 18.0) font référence aux mesures d'atténuation possibles afin de réduire l'impact sonore pendant les travaux, à la hauteur des secteurs les plus sensibles.

...2

- **Climat sonore actuel**

Des mesures sonores mesurées en août 2003 en 21 points ont permis de déterminer le climat sonore dans l'environnement du projet. Au moins deux points de mesure ont fait l'objet de la détermination du L_{eqA24h} . Une simulation a aussi été faite dans la zone d'étude à partir des mesures.

- **Climat sonore à l'ouverture**

La projection réalisée du climat sonore pour l'année 2011 correspond à l'environnement attendu, moment de l'ouverture de la nouvelle route.

- **Climat sonore 10 ans après l'ouverture**

Les résultats révélés du degré de perturbation sonore attendu pour un certain nombre de résidences en 2021 répondent à cette requête.

- **Identification des mesures d'atténuation**

Le tableau 6.23 du rapport final identifie les mesures d'atténuation que le MTQ pourrait réaliser et leur localisation.

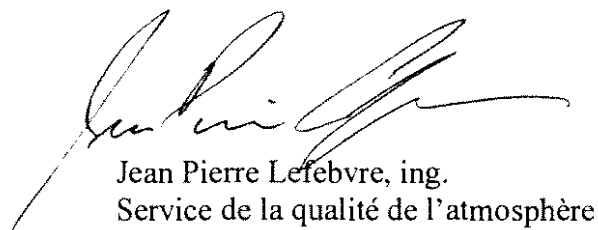
- **Programme de suivi**

Un suivi des impacts sonores est prévu (chapitre 7.3), soit un, cinq et dix ans après l'ouverture du nouveau tronçon.

CONCLUSION

L'étude d'impact du climat sonore est donc recevable. Les objectifs de la pratique administrative poursuivie par le MDDEP lors de l'analyse d'un projet routier en ce qui concerne les seuils sonores maximums le jour, le soir et la nuit, n'ont cependant pas été pris en compte dans le cadre de cette étude acoustique. Ce sera donc à l'étape de l'analyse de la conformité environnementale que la concordance aux seuils de bruit ambiant que nous tentons d'appliquer au secteur résidentiel, sera évaluée. À noter que l'échelle utilisée pour les cartes en annexe de l'étude acoustique rend pénible l'analyse de l'information.

JPL/pr



Jean Pierre Lefebvre, ing.
Service de la qualité de l'atmosphère

Le 6 septembre 2005



Monsieur Jacques Dupont
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^{ème} étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche entre Beauceville
et Saint-Georges
V. D. 3211-05-406**

Monsieur,

Tel que demandé dans votre lettre du 27 juillet dernier, nous avons pris connaissance de l'étude d'impact déposée par le ministère des Transports, concernant le projet cité en rubrique.

Les documents déposés dressent un portrait des activités agricoles présentes. Selon notre connaissance des activités agricoles, ce portrait couvre les diverses activités présentes et comprend l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation des impacts prévisibles du projet. Nous n'avons pas d'information supplémentaire à requérir du promoteur et nous pourrions évaluer l'acceptabilité environnementale du projet à partir des renseignements fournis.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional

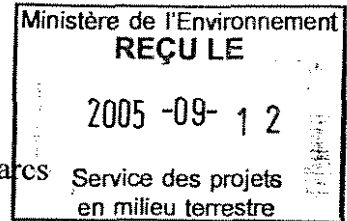
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Étienne Pouliot".

ÉTIENNE POULIOT, agronome

EP/ dg

Sainte-Marie, le 8 septembre 2005

Monsieur Jacques Dupont
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Levesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



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

Monsieur,

Conformément à votre demande du 27 juillet dernier, nous avons analysé les documents traitant du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges. En lien avec la mission de notre ministère, nous nous sommes particulièrement concentré sur l'étude d'impacts économiques et commerciaux.

Selon ce qu'il nous a été donné de constater, les documents déposés sont recevables en ce sens qu'ils traitent les éléments qui nous préoccupent de façon satisfaisante. Nous croyons donc qu'ils peuvent être déposés au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Prenez note que la personne responsable de ce dossier au sein de notre direction régionale est monsieur Dominic Bédard que vous pouvez rejoindre au numéro de téléphone 386-8680, poste 224 ou par courriel à dominic.bedard@mdeie.gouv.qc.ca.

Espérant le tout conforme, recevez, Monsieur, nos meilleures salutations.

Le directeur régional,

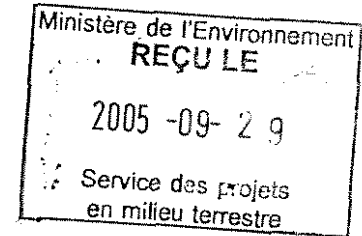
Guy Larose

GL/cd

Direction de la coordination

Le 23 septembre 2005

Monsieur Jacques Dupont
Chef du service des projets
en milieu terrestre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7



Monsieur,

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a transmis, en date du 27 juillet 2005, au ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), l'étude d'impact concernant le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche entre Beauceville et Saint-Georges.

Après analyse, il appert qu'au niveau forestier, les données et les analyses relatives aux peuplements forestiers, ainsi qu'aux activités forestières et acéricoles, sont pertinentes et adéquates. Également, les impacts de la solution retenue sont bien détaillés, de même que les mesures d'atténuation proposées pour dédommager les propriétaires de lots boisés qui seraient affectés. Quant aux impacts sur la faune et la biodiversité, les commentaires du MRNF qui traitent de ces questions sont joints à la présente. À la lecture des commentaires, vous constaterez que des révisions, précisions et ajouts au contenu de l'étude d'impact s'avèrent nécessaires. Par ailleurs, certains thèmes de la faune terrestre, de la faune aquatique et de la biodiversité n'ont pas été traités de façon satisfaisante.

Si vous désirez des informations complémentaires concernant la faune aquatique, vous pouvez contacter M. Luc Major, de la Direction de l'aménagement de la faune de la Chaudière-Appalaches, au numéro (418) 832-7222, poste 226. Pour la faune terrestre, vous pouvez joindre M^{me} Sylvie Desjardins, de la Direction de l'aménagement de la faune de la Chaudière-Appalaches, au numéro (418) 832-7222, poste 227.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Mario Gosselin

COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (MRNF)
PORTANT SUR L'ÉTUDE D'IMPACT CONCERNANT LE PROLONGEMENT DE
L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

Impacts sur la faune

Faune aquatique et milieux humides

À l'égard de la faune aquatique, de nouvelles données permettent d'affirmer que l'achigan à petite bouche (*Micropterus dolomieu*) est présent dans le segment visé de la rivière Gilbert, ce qui devrait être pris en compte dans l'étude d'impact. De même, au tableau 5.7 du document, le promoteur indique que le nombre de cours d'eau présentant un potentiel pour l'omble de fontaine (*Salvelinus fontinalis*) est de 4 (tracé ouest) ou 2 (tracé est), alors qu'il s'agit plutôt du nombre de cours d'eau qui ont fait l'objet d'un inventaire de la part du MRNF. En fait, et tel qu'indiqué à la page 5-16, si pour les tracés est et ouest, tous les cours d'eau qui ont été pêchés renferment de l'omble de fontaine et des aires d'alevinage de cette espèce, il est fort probable que cette espèce, et même des habitats de reproduction de cette dernière, soient également présents dans les cours d'eau non inventoriés.

De même, aux pages 6-38 et 6-40, l'étude d'impact mentionne que les cours d'eau, autres que Gilbert, Veilleux, Bolduc, Scully et Fraser, présentent très peu de potentiel pour les espèces de poisson d'intérêt sportif, compte tenu de leur très faible dimension et de leur caractère intermittent. Cette affirmation est non fondée puisque ni la dimension, ni le caractère intermittent, sont des arguments pour déclasser un cours d'eau. À titre d'exemple, le cours d'eau Bertrand (tracé ouest) est un cours d'eau intermittent et constitue non seulement un habitat de l'omble de fontaine, mais renferme également des aires d'alevinage de cette espèce. De plus, l'absence d'espèces sportives ou sensibles dans certains cours d'eau ne constitue pas un sauf-conduit pour éviter de protéger ces derniers.

À partir de ce constat, plusieurs questions méritent d'être répondues. Aux pages 6-41 et 6-42, sur quoi se base-t-on pour affirmer que les autres cours d'eau ne présentent pas de potentiel, ou encore que les risques d'impact sont nuls ou très faibles? Au tableau 6.3, les mesures d'atténuation proposées sont-elles exhaustives? Les travaux près des cours d'eau seront-ils réalisés même en période d'eaux hautes? Le promoteur recouvrira-t-il les surfaces dénudées lors de précipitations abondantes et subites? Compte tenu des commentaires mentionnés plus haut concernant la présence probable de l'omble de fontaine dans la plupart des cours d'eau, les mesures E6, FA2 et FA6 énoncées aux tableaux 6.3 et 6.8 ne devraient-elles pas s'appliquer à tous les cours d'eau? Enfin, on fait référence à quelques endroits dans le texte au redressement possible de certains cours d'eau (p. 6-20, 6-43). Considérant la présence confirmée ou probable de l'omble de fontaine dans tous les cours d'eau (et même si cette espèce est absente), et compte tenu des impacts bien connus du redressement de cours d'eau sur l'habitat du poisson, quelles mesures pourraient être proposées pour mitiger ou compenser ces impacts?

En dernier lieu, le document comporte quelques inexactitudes dans les grilles d'évaluation des impacts :

- En page 6-21, dans la section « Travaux associés aux traverses de cours d'eau », on qualifie les impacts dans le texte de **temporaire**, mais de **permanent** dans le tableau.
- À l'inverse, à la page 6-21, on parle d'impact **permanent** pour les déversements accidentels dans le texte, mais de **temporaire** dans le tableau.
- Aux pages 6-42 et 6-43, au niveau de la détérioration des habitats aquatiques liée à des changements de la qualité de l'eau, on parle d'une étendue **ponctuelle** dans le texte, mais de **locale** dans le tableau.

Des ajustements devront également être faits au bilan de la section 6.2.2.3.

Finalement, l'étude de l'herpétofaune est trop succincte et les travaux d'inventaire de terrains sont insuffisants afin de bien évaluer l'impact des travaux sur ces espèces. Par ailleurs, le tracé traverse un milieu humide dans le secteur du ruisseau Loubier sans que l'étude en fasse mention, la figure 4.3 illustre pourtant ce marécage. Finalement, la caractérisation demandée pour les milieux humides n'apparaît pas, leur présence étant seulement indiquée sur la carte de l'annexe 2. En effet, des détails sur leur superficie au printemps et leur importance comme habitat pour les amphibiens auraient dû apparaître dans le document déposé.

Faune terrestre

En ce qui a trait à la faune terrestre, l'étude d'impact laisse entendre, à la page 6-49, que les habitats hivernaux touchés par le projet ne semblent pas utilisés systématiquement à chaque année et que « les cerfs connaissent déjà d'autres lieux alternatifs pour passer l'hiver ». Cette affirmation apparaît quelque peu erronée puisque, selon les données dont disposent le MRNF, les pochettes d'hivernement situées à la jonction des tracés est et ouest, ainsi que le long de la portion sud du tracé projeté, ont été répertoriées au cours des deux années d'inventaire, soit en 1998 et en 2005. Il est fort possible que, malgré leur petite superficie, ces quelques pochettes soient utilisées régulièrement par un certain nombre de cerfs, ceux-ci étant généralement très fidèles à leur site de confinement hivernal.

Il faut aussi considérer que la majorité de la superficie utilisée par le cerf dans cette portion du tracé se situe à l'ouest de la future autoroute et que les cerfs devront traverser celle-ci lors des déplacements entre leur habitat d'été et d'hiver. En conséquence, n'y a-t-il pas lieu de considérer plus élevé le risque d'accidents routiers dans cette partie du tronçon et y envisager l'installation d'une clôture à titre de mesures d'atténuation? Si tel est le cas, le promoteur devrait aussi prévoir l'aménagement de passages pour les cerfs dans cette partie du tronçon.

Enfin, le promoteur ne discute pas, dans son étude, des impacts occasionnés par le projet sur l'utilisation de l'habitat par les cerfs et, par conséquent, sur les activités de chasse. Ces impacts devraient être mentionnés et qualifiés, étant donné que l'autoroute constituera une barrière physique et pourrait influencer l'utilisation du territoire par les cerfs, en particulier du côté ouest du tracé.

Finalement, quelques contradictions ont été notées entre le texte et les grilles d'évaluation des impacts. Ainsi, aux pages 6-50, 6-51 et 6-53, les impacts liés à la perte d'habitats suite au déboisement, à la barrière au déplacement des vertébrés terrestres et aux collisions avec les véhicules routiers ont une importance *moyenne*, alors que le tableau 6.9 (page 6-47) indique une importance *mineure*.

Biodiversité

En regard de la biodiversité, il semble que la directive n'a pas été traitée de façon satisfaisante. En effet, l'étude se concentre sur l'identification d'espèces à statut particulier et considère très peu l'impact global du projet sur la biodiversité faunique du secteur. Lors du choix de la variante de moindre impact, la composante faunique n'a simplement pas été jugée discriminante, alors qu'une analyse plus poussée aurait été nécessaire. Pour chacune des espèces présentes, ou supposée l'être, l'impact particulier de la réalisation des variantes est et ouest aurait dû être évalué et un choix effectué suite à l'analyse globale des résultats. Par exemple, la fragmentation d'un secteur boisé (variante est) pourrait avoir des effets plus négatifs pour certaines espèces fauniques que la création d'un effet de barrière entre la forêt et un secteur plus agricole et urbain (variante ouest).

Le 22 septembre 2005