



Étude de perception

Rapport final



Prolongement de l'autoroute

Robert-Cliche (73)

entre Beauceville et Saint-Georges

Étude d'impact sur l'environnement

Juin 2003



ÉQUIPE DE RÉALISATION

Jocelyne Beaudet Anthropologue - Responsable de l'étude sectorielle

Sylvie Roy Géomatique

Catherine Mitchell Infographie

Ginette Doyon Secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|--------------------------------------|------|
| ÉQUIPE DE RÉALISATION | i |
| ----- | |
| 1. MÉTHODE | 1 |
| 2. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX | 2 |
| 3. IMPACTS ESTIMÉS..... | 5 |
| 3.1 Une autoroute bienvenue | 5 |
| 3.2 Un prolongement questionné | 5 |
| 4. PROPOSITIONS DU MILIEU | 7 |
| 4.1 Agriculture..... | 7 |
| 4.2 Eau et milieux humides | 7 |
| 4.3 Faune..... | 7 |
| 4.4 Foresterie | 8 |
| 4.5 Motoneiges et quads | 8 |
| 4.6 Sécurité civile | 8 |
| 4.7 Sorties..... | 9 |
| 4.8 Tracé vers le sud | 9 |
| 4.9 Tourisme | 9 |
| 5. QUALITÉ DE L'INFORMATION..... | 10 |
| 6. REVUE DE PRESSE..... | 11 |

ANNEXE 1 - Liste des organismes rencontrés

ANNEXE 2 - Série de thèmes pour discussion

1. MÉTHODE

Cette étude de perception sur le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges a été réalisée auprès des organismes identifiés par le ministère des Transport du Québec. Au total, treize groupes ont été rencontrés par l'entremise de leurs représentants. Les organismes appartenaient à l'un ou l'autre des domaines suivants : socioéconomique, environnemental, technique et récréatif. On trouvera, en annexe, la liste des organismes rencontrés.

Les entrevues ont eu lieu à la suite de l'envoi d'une lettre d'invitation à participer à l'étude. Datée du 14 janvier 2003, elle était accompagnée d'une mise en contexte et d'un questionnaire. Par la suite, les rencontres ont été fixées par le biais de contacts téléphoniques. Les personnes ont été vues en entrevue dans la région de la Beauce ainsi qu'à Saint-Romuald du 28 janvier au 3 février 2003 et les 20 et 21 février 2003.

Les entrevues ont été menées sur une base confidentielle à partir de questions ouvertes, qui sont présentées en annexe. Une carte satellite indiquant la zone d'étude a été utilisée en permanence comme instrument de référence.

Ce rapport dresse un bilan des perceptions, opinions et informations transmises à l'aide d'une grille d'analyse établie sur la base : 1- des possibilités de tracés qui ont été nommées par les représentants; 2- d'un ensemble de paramètres reliés aux dimensions étudiées (socio-économique, technique, environnemental et récréatif).

Les paramètres utilisés sont les suivants :

- socio-économique : industrie, commerce, agriculture, foresterie, développement urbain, tourisme, transport des marchandises, transport des personnes;
- environnemental : eau/milieus humides, faune, bruit, paysage;
- technique : sécurité routière, sécurité civile;
- récréatif : motoneige, quad, camping, chasse.

2. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Les personnes interrogées ont accueilli très cordialement les enquêteurs et ont répondu aux questions de façon ouverte et spontanée.

L'importance du prolongement de l'autoroute fait l'unanimité. Le tronçon entre Beauceville et Saint-Georges est même perçu comme une nécessité pour le développement actuel et futur de la région. Plusieurs répondants ont émis le souhait que le tracé soit établi dans les plus brefs délais afin que l'autoroute devienne enfin une réalité et que le projet ne soit pas suspendu faute d'un consensus social dans la région. Tous sont conscients des impacts négatifs qu'une autoroute peut engendrer, mais cette infrastructure leur apparaît nécessaire. C'est donc avec grand intérêt que tous se sont penchés sur la zone d'étude pour exprimer leurs opinions.

Les représentants des organismes ont donc largement fait part de leurs préoccupations respectives et ont fourni plusieurs recommandations dans leur champ de spécialisation respectif, que ce soit dans les domaines du développement socioéconomique, des loisirs, de la sécurité ou de l'environnement.

Dans plusieurs cas, la première réaction des responsables d'organismes a été d'exprimer leur étonnement par rapport au fait que la fin de l'autoroute soit prévue à la jonction 57^e Rue/route 173, comme l'indique la délimitation de la zone d'étude. Divers commentaires ont été recueillis sur les implications d'un tel tracé par rapport à un prolongement qui se poursuivrait en direction sud à l'est de Saint-Georges.

De façon moins accentuée, des opinions ont également été émises sur des tracés possibles à l'intérieur de la zone d'étude. Trois possibilités, qui sont illustrées à la figure 1, ont été mentionnées :

- un tracé qui reprend le tracé de référence (accepté par le milieu il y a quelques années) et qui se rabat, tel qu'indiqué par la zone d'étude, vers la jonction 57^e Rue/route 173;
- un tracé qui reprend le tracé de référence mais qui, au niveau de la 57^e Rue, s'oriente vers le sud à la hauteur de la 35^e Avenue;

- un tracé qui suivrait la ligne d'Hydro-Québec non loin de la limite est de la zone d'étude, puis qui se dirige vers le sud-ouest aux environs de la Route Veilleux pour rejoindre le rang Saint-Charles au niveau de la 57^e Rue et se diriger ensuite vers le sud en visant le croisement de la 90^e Rue et de la voie ferrée.

En outre, l'Union des Producteurs agricoles (UPA) a fait, d'une part, une proposition de tracé, elle aussi illustrée à la figure 1, et d'autre part, des propositions de localisation de raccords. Ces dernières, présentées succinctement dans les lignes suivantes, sont également indiquées à la figure 1 :

- Une première proposition de raccordement, visant à desservir Beauceville, est localisée à la hauteur de la limite entre les lots 91 et 92;
- La desserte de Notre-Dame-des-Pins fait l'objet de deux variantes de raccordement : l'une à la hauteur de la route Forest, l'autre à la hauteur de la route Veilleux;
- la desserte de Saint-Georges fait également l'objet de deux variantes de raccordement : l'une rejoindrait la 90^e Rue à la hauteur du croisement du rang Saint-Charles et de la 57^e Rue (comme le tracé 3), tandis que l'autre rejoindrait également la 90^e Rue mais à la hauteur de la 35^e Avenue (à l'instar du tracé 2).

Figure 1

3. IMPACTS ESTIMÉS

Sauf exception, l'arrivée de l'autoroute est jugée positive sur plusieurs plans. Toutefois son tracé suscite plusieurs interrogations.

3.1 Une autoroute bienvenue

L'autoroute viendrait soutenir un développement économique qui a engendré un important volume de transport de marchandises et qui a fait croître la population des municipalités environnantes plus rapidement que partout ailleurs au Québec. On prévoit même une pénurie importante de main-d'œuvre au cours des prochaines années et, à cet égard, l'arrivée de l'autoroute pourrait changer l'image de la région, qui apparaîtrait plus accessible.

L'arrivée d'une autoroute serait principalement bénéfique aux secteurs de l'industrie, du commerce, du transport des marchandises et des personnes. Le potentiel touristique serait également favorisé. Cependant, le milieu exprime un doute à cet égard, en mentionnant que dans ce domaine, c'est certainement la ville de Québec qui serait la principale gagnante auprès de la clientèle américaine.

Les impacts négatifs concernent principalement les domaines de l'agriculture, de la foresterie, de la faune et de la gestion de l'eau. Toutefois, ces impacts peuvent être atténués par diverses mesures compensatoires qui sont rapportées dans la section 4, intitulée *Propositions du milieu*.

3.2 Un prolongement questionné

Si l'arrivée d'une autoroute fait consensus malgré le fait qu'elle soit quelquefois perçue comme un mal nécessaire, le tracé que suggère la délimitation de la zone d'étude a fait l'objet de nombreuses critiques. La fin de l'autoroute à l'intersection de la 57^e Rue et de la route 173 reflète un manque de vision pour de nombreux représentants et, surtout, constitue une solution imparfaite. C'est l'avis exprimé par les représentants de six groupes; à l'inverse, deux groupes soutiennent cette proposition.

Les principaux reproches concernent principalement l'effet nul sur la problématique du transport des marchandises. En effet, en plus du parc industriel à l'est de Saint-Georges, l'activité économique est importante au sud de Saint-Georges, tant à l'est qu'à l'ouest. Les activités se concentrent dans le bois, le métal et le textile. Le transport du grain et du lait est également important. Tout ce trafic lourd, en plus du transport des personnes, doit transiter au sein de la municipalité de Saint-Georges. Cela entraîne des risques importants, tant pour la sécurité routière que pour la sécurité civile, car divers types de matières dangereuses cheminent ainsi dans des zones populeuses.

Par ailleurs, un tronçon dans l'axe de la 57^e Rue empiéterait sur des terres agricoles exploitées par deux membres importants de la relève.

A contrario, pour deux groupes, la fin de l'autoroute à la jonction de la 57^e Rue et de la route 173 comporte des avantages. Ces deux groupes ont mentionné que l'autoroute créerait de l'achalandage au sein même de Saint-Georges, favorisant ainsi le commerce de détail, la restauration et toutes les activités reliées au tourisme.

Enfin, des commentaires comparant le tracé de référence, le tracé 1 sur la figure 1, et un tracé plus à l'est, le tracé 3 sur la figure 1, ont été formulés. Essentiellement, le tracé de référence reçoit davantage d'appui pour les raisons suivantes : vue panoramique, température moins froide (route plus facile à déglacer), moins de morcellement des terres et moins d'impact sur la faune. Le principal inconvénient du tracé de référence concerne la gestion de l'eau. Un tracé plus rapproché de la rivière Chaudière serait plus vulnérable lorsque surviennent les importants débits d'eau observés après les fortes pluies, qui sont de plus en plus fréquentes.

4. PROPOSITIONS DU MILIEU

4.1 Agriculture

Il faudrait éviter autant que possible d'empiéter sur les terres agricoles. Il serait préférable que le tracé tienne compte des limites est/ouest des lots agricoles, désignées par les personnes interrogées sous la dénomination de « trait-carré ». De façon générale, les terres sont très rares et il y a un surplus important de lisier à épandre.

4.2 Eau et milieux humides

Il y a des milieux humides à protéger. L'autoroute aura un impact sur le bassin versant, or les milieux humides retiennent l'eau et empêchent celle-ci de rejoindre trop rapidement la rivière Chaudière. Il faudrait s'assurer de respecter le principe d'une perte nette des habitats par des mesures compensatoires. On pourrait même créer des milieux humides à la frange de l'emprise. Des propriétaires privés pourraient apporter leur collaboration.

On réduirait les risques liés au transport des matières dangereuses en établissant un tracé loin des cours d'eau.

4.3 Faune

La population de cerfs de Virginie, communément appelé chevreuil, est l'une des plus denses au Québec. C'est une indication de la densité de la faune en général. Si le tracé entraîne des impacts, il faudrait s'assurer de respecter le principe d'une perte nette des habitats par des mesures compensatoires. Des tunnels pour animaux seraient peut-être indiqués.

Les personnes interrogées nous ont fait mention de plusieurs « ravages » de chevreuils. Les « ravages » qui sont présents dans la zone d'étude sont localisés à la figure 1. Il faudrait néanmoins plutôt parler de « zones de concentration » du chevreuil, car ce ne sont pas des ravages au sens légal du terme.

Ces zones de concentration sont localisées dans les secteurs suivants :

- à près de 2 km au sud de la route du Golf, à partir de la ligne d'Hydro-Québec vers l'est (lots 355 à 358);
- sur les lots 386-387-388, à l'est de la ligne d'Hydro-Québec dans les limites de la zone d'étude;
- aux confins de Saint-Prosper et de Saint-Benjamin;
- terres de bois coupé de Domtar (hors de la zone d'étude – sud-est).

4.4 Foresterie

Il serait préférable que le tracé tienne compte du trait-carré des terres. En effet, cela permettrait, outre un morcellement moindre des terres, de faciliter l'entretien forestier, mais aussi d'éviter l'enclavement de portions de terre, qui peuvent alors devenir difficilement accessibles.

Il a été également mentionné que la proximité de l'emprise peut assécher une érablière.

4.5 Motoneiges et quads

La motoneige est la principale activité touristique de la région. La motoneige et les quads profitent chacun de deux sentiers Trans-Québec dans la zone d'étude. Les deux sont très fréquentés. L'autoroute serait une occasion de faire, dans l'emprise, un sentier pour les motoneiges et un sentier pour les quads. Il faudrait prévoir des traversées vers Notre-Dame-des-Pins et vers Beauceville.

4.6 Sécurité civile

La détermination du tracé et des voies connexes devrait assurer un accès rapide aux véhicules d'urgence.

Le tracé devrait aussi être établi loin des régions habitées.

4.7 Sorties

La sortie pour rejoindre Notre-Dame-des-Pins ne devrait pas emprunter la route Bernard. Elle pourrait être située juste au nord de la grande terre agricole, au travers d'un boisé. Il faudrait tenir compte de la présence d'entreprises à risque dans le parc industriel.

Peu importe le tracé, la sortie de la 57^e Rue est nécessaire et déjà acceptée par le milieu.

4.8 Tracé vers le sud

Par la force des choses, l'autoroute continuera un jour vers les États-Unis. Il faudrait prévoir ce fait dès maintenant, entre autres, dans la révision du schéma d'aménagement.

Un tracé qui rejoindrait la 90^e Rue et même la route 204 éliminerait une très grande partie du trafic lourd qui passe dans Saint-Georges.

4.9 Tourisme

Le tracé devrait tenir compte du marché américain qui offre le plus de potentiel pour l'industrie touristique. Il devrait favoriser le Corridor international Chaudière-Kennebec.

5. QUALITÉ DE L'INFORMATION

Toutes les personnes rencontrées ont dit avoir apprécié l'entrevue. Elles ont aussi exprimé leur satisfaction quant à la qualité et la quantité d'informations dont elles disposent jusqu'à maintenant sur le projet. Il faut toutefois noter que plusieurs ont démontré de l'étonnement en début de rencontre à la vue de la délimitation de la zone d'étude sur la carte.

Par ailleurs, certains représentants des organismes ont fait les demandes suivantes :

- disposer d'une carte couvrant la région géographique plus au sud - voisine de la région de la zone d'étude, pour mieux évaluer le contexte d'implantation;
- être tenus informés des séances d'information publique;
- obtenir les données techniques récoltées lors de la réalisation de l'étude d'impact;
- avoir copie de la lettre envoyée aux propriétaires de lots.

6. REVUE DE PRESSE

Dans le cadre de cette étude, une analyse de presse couvrant la période du 2 mai 1999 au 6 septembre 2002 a été préparée.

Les personnes et organismes à l'origine des informations et opinions recueillies sont respectivement : d'une part, M. Normand Poulin, député de Beauce Nord, Mme Diane Leblanc, députée de Beauce Sud et M. Claude Drouin, secrétaire d'état (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec), et d'autre part, les Amis de l'autoroute, la Ville de Beauceville, la MRC de Beauce-Sartigan, la Communauté métropolitaine de Québec, et les municipalités de Saint-Martin et de Saint-Théophile.

Les thèmes abordés dans l'étude de perception se retrouvent également dans la revue de presse, thèmes auxquels viennent s'ajouter des informations nouvelles. Les lignes suivantes présentent un aperçu des points saillants du résumé de presse :

- pétition : Beauceville n'appuie pas Saint-Georges dans sa demande de reconnaissance de la 73/173 comme route d'intérêt national dans l'axe nord-sud Canada-USA;
- développement économique : la région est en expansion et le transport de marchandises est en croissance;
- tourisme : selon M. Pomerleau, le tourisme est en baisse parce que la route n'est pas assez large. Par ailleurs, trois grands axes routiers amènent les touristes dans la région : 73/173, 112 et 108;
- sécurité : M. Pomerleau indique qu'il y a un grand nombre d'accidents et que le nombre de véhicules est croissant sur la route 173;
- chevreuils : en 1998, 850 accidents impliquaient des chevreuils dans la Beauce.

ANNEXE 1

Liste des organismes rencontrés

ANNEXE 1
Liste des organismes rencontrés

1. Chambre de commerce de Saint-Georges
2. CLD de Beauce-Sartigan
3. Club Rendez-vous Saint-Georges
4. Club de motoneige de Beauceville Inc.
5. Conseil régional en environnement de Chaudière-Appalaches (CRECA)
6. Comité de bassin de la rivière Chaudière
7. Direction régionale de la sécurité civile (ministère de la Sécurité publique)
8. Fédération des groupements forestiers de la Beauce
9. Les Aventuriers du Terrain de la Beauce
10. Office de tourisme et Congrès de Beauce
11. Syndicats de l'UPA
12. Syndicat des producteurs de bois de la Beauce
13. Ville de Saint-Georges (Terrains des Parcs Industriels de Saint-Georges)

ANNEXE 2

Série de thèmes pour discussion

ANNEXE 2

Série de thèmes pour discussion

1. Degré de connaissance du projet :
 - plan local, régional, national;
 - chez les différents groupes d'intervenants (milieux gouvernemental, des affaires, environnemental, communautaire);
 - perceptions générales face au projet.

2. Principaux enjeux du projet, sur le plan local, régional et national :
 - points forts et points faibles;
 - principaux effets de la proximité de l'infrastructure;
 - principaux effets de l'accessibilité de l'infrastructure.

3. Conditions essentielles à réunir pour favoriser la réussite du projet.

4. Éléments à considérer dans un éventuel programme de communication :
 - besoins d'information en tant que représentant d'un groupe ou organisme;
 - moyens d'information du public en général;
 - personnes à rejoindre.

5. Besoins éventuels de consultation du public.