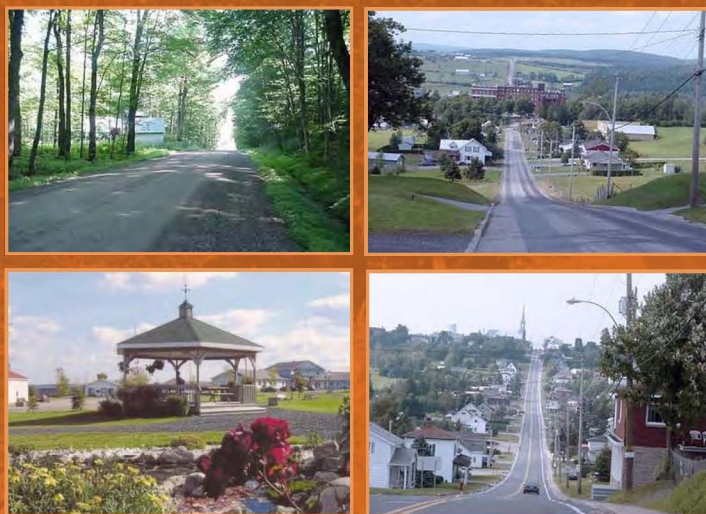


Étude d'impact sur l'environnement pour l'aménagement d'un lien cyclable
dans la MRC Robert-Cliche déposée au ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs.

N/Dossier: 56826



Résumé
Octobre 2010



**Étude d'impact sur l'environnement pour l'aménagement d'un
lien cyclable dans la MRC Robert-Cliche déposée au ministre du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.**

N/Dossier: 56826

**Résumé
Octobre 2010**



Table des matières

| | |
|---|---|
| Le contexte et les raisons d'être du projet | 1 |
| L'élaboration et la description du projet..... | 2 |
| La méthode de construction..... | 5 |
| Le milieu, les impacts et les mesures d'atténuation | 5 |
| Le suivi et la surveillance..... | 9 |

LE CONTEXTE ET LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

La Route verte au Québec et en Chaudière-Appalaches

En 1995, Vélo Québec initiait le projet de Route verte en collaboration avec le gouvernement du Québec et de nombreux partenaires. Cette initiative visait à doter le Québec d'un réseau cyclable de 4 000 km desservant pas moins de quinze régions administratives et plus de 350 municipalités. Le projet de Route verte deviendra le plus grand réseau cyclable en Amérique du Nord.

Dans la région de Chaudière-Appalaches, Charny ou plus précisément le parc des Chutes de la Chaudière, est le point de départ du réseau cyclable vers Saint-Georges, soit près de 100 kilomètres cyclables. Ce parcours permettra de relier la Ville de Lévis et la MRC Beauce-Sartigan.

Dans ce contexte, la MRC Robert-Cliche s'est donnée l'objectif de réaliser à court terme le dernier tronçon de ce grand projet, porteur à l'échelle régionale. Avec l'appui de nombreux partenaires du milieu, la MRC mettra en place un tronçon d'environ 32,5 km de piste cyclable, entre Vallée-Jonction en Nouvelle-Beauce et le pont couvert de Notre-Dame-des-Pins dans Beauce-Sartigan. Ce nouveau lien cyclable reliera les deux tronçons déjà construits pour former une piste cyclable unique et continue sur tout le territoire de la Beauce.

Les objectifs pour la MRC Robert-Cliche

- ❖ promouvoir la qualité de vie et la santé des citoyens;
- ❖ assurer la sécurité de tous les cyclistes, petits et grands, sur l'ensemble du tracé;
- ❖ développer un parcours cyclable intéressant pour les usagers et qui valorisera la population, l'histoire et la géographie de la région;
- ❖ s'assurer que le tracé choisi constituera un équipement majeur du

développement récréotouristique dans la région;

- ❖ favoriser le recrutement et la rétention de la main-d'œuvre pour les entreprises;
- ❖ mettre en place une véloroute dans le cadre de la Route verte québécoise et s'assurer de sa jonction avec la municipalité de Vallée-Jonction, au nord, et la paroisse Notre-Dame-des-Pins, au sud;
- ❖ assurer financièrement l'ensemble du projet par un partage équitable à l'ensemble de la population et des intervenants économiques de la région des coûts de construction.

Le tracé dans la MRC Robert-Cliche

La piste cyclable à l'étude parcourt l'ensemble de la MRC Robert-Cliche, soit une longueur d'environ 32,5 km. Elle traverse trois MRC (MRC de La Nouvelle-Beauce, MRC Robert-Cliche et MRC Beauce-Sartigan) et quatre municipalités, soit Vallée-Jonction, Saint-Joseph-de-Beauce, Beauceville et Notre-Dame-des-Pins.

Le tracé débute dans la municipalité de Vallée-Jonction. Il emprunte le boulevard J.M. Rousseau (sur environ 500 m) avant d'aller rejoindre la bordure ouest de la voie ferrée qu'il longera jusqu'à Saint-Joseph-de-Beauce. Au niveau du parc municipal de Saint-Joseph-de-Beauce, la piste cyclable forme deux boucles, la première au nord de la rue Martel (route 276) et la deuxième au sud. Peu après la sortie du parc municipal, au niveau de la rue Fleury, la piste cyclable traverse la voie ferrée pour être localisée du côté est de celle-ci. Dans le secteur des rivières Calway et des Plante, la piste quitte le remblai de la voie ferrée et rejoint le côté ouest de la route 173. À son arrivée dans la partie urbaine de Beauceville, la piste cyclable traverse la route 173 par le biais une passerelle, pour ensuite cheminer directement sur la voie ferrée. Une deuxième passerelle est nécessaire pour

traverser la route 173 à la sortie du périmètre urbain de Beauceville. La piste est alors localisée du côté est de la voie ferrée et elle y demeure jusqu'à la limite de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins. À cet endroit, le tracé traverse la voie ferrée pour se retrouver sur le remblai côté ouest jusqu'à la fin.

Environ 13,9 km de la piste cyclable sont localisés à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes (zone inondée au printemps lors des crues (2 ans) de la rivière Chaudière). Ces tronçons sont donc

assujettis à la procédure d'évaluation environnementale et doivent être autorisés par le Gouvernement avant leur construction. Ces tronçons sont situés :

- ❖ Vallée-Jonction : 2 300 m
- ❖ Saint-Joseph-de-Beauce : 5 800 m
- ❖ Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, secteur des rivières Calway et des Plante : 4 100 m
- ❖ Notre-Dame-des-Pins : 1 600 m

L'ÉLABORATION ET LA DESCRIPTION DU PROJET

Les solutions possibles

Trois secteurs ont fait l'objet d'une analyse de variante, deux localisés dans le secteur des rivières Calway et des Plante et une à Notre-Dame-des-Pins. Il est à noter que pour les secteurs des deux rivières, la MRC fera une demande officielle au MTQ pour passer directement sur la voie ferrée.

➤ **Le secteur de la rivière Calway**

Les variantes étudiées pour ce secteur se trouvent de part et d'autre de la rivière Calway, à Saint-Joseph-de-Beauce. La première alternative est de maintenir la piste cyclable le long du côté est de la voie ferrée et de traverser la rivière Calway immédiatement en amont de la voie ferrée à l'aide d'une passerelle. La deuxième alternative consiste à rejoindre le côté ouest de la route 173 au droit du pont de la rivière Calway en suivant le tracé d'une ancienne piste de Go-Kart et de revenir immédiatement du côté est de la voie ferrée. La deuxième variante a été choisie puisqu'elle permet de limiter les impacts sur les habitats aquatiques de la rivière Calway et qu'elle est plus simple à réaliser techniquement. Par ailleurs, la piste cyclable se trouve ainsi moins exposée aux pressions des glaces en provenance de la rivière Calway.

➤ **Le secteur de la rivière des Plante**

Les variantes dans ce secteur consistent à circuler le long de la voie ferrée (côté est) ou encore, de passer le long de la route 173

(côté ouest). L'alternative le long de la voie ferrée est difficile techniquement et nécessite des empiètements importants à l'intérieur de l'habitat du poisson. La piste se trouve également directement exposée à la pression des glaces en provenance de la rivière des Plante. La deuxième alternative a donc été choisie puisqu'elle permet d'éviter ces contraintes majeures.

➤ **Le secteur de Notre-Dame-des-Pins**

Dans le secteur de Notre-Dame-des-Pins, la poursuite du tracé du côté est de la voie ferrée est difficile en raison de la présence de nombreux poteaux électriques, de haubans et de fossés profonds entre la voie ferrée et la route 173. Mentionnons également la présence de secteurs plus humides entre l'usine d'épuration et le pont couvert qui nécessiteraient possiblement la construction d'une passerelle sur pilotis en raison de la présence de secteurs marécageux.

Pour cette raison, une seconde variante a été envisagée du côté ouest de la voie ferrée. De ce côté, la principale contrainte est la présence d'un cours d'eau qui longe la voie ferrée sur une distance d'environ 250 m. Une portion de ce cours d'eau pourrait devoir être relocalisée en dernier recours si une installation sur pilotis ou autre solution technique ne sont pas possibles.

Les tronçons assujettis

➤ Tronçon 1: Secteur de Vallée-Jonction

Le tronçon 1 totalise une longueur de 2,4 km dont 2,3 km sont compris à l'intérieur de la cote de 2 ans. Le tronçon comprend la traversée de trois cours d'eau dont un cours d'eau plus important (ruisseau des Graines) où une passerelle de 8,5 m de longueur devra être construite. Sur la base des données d'arpentage les plus près, la hauteur actuelle du remblai de la voie ferrée a été estimée à 2 m. Ainsi, l'élévation de la piste serait à la cote approximative de 148,0 m, soit très légèrement sous le niveau de la voie ferrée actuelle (environ 60 cm). La hauteur moyenne de la piste par rapport au niveau du sol serait de l'ordre de 1,4 m.

L'empiètement sous la cote de 2 ans pour le tronçon 1 est estimé à 1,6 ha. L'empiètement à l'extérieur de l'emprise ferroviaire est évalué à 0,2 ha.

➤ Tronçon 2: Secteur de Saint-Joseph-de-Beauce

Le tronçon 2 débute quelques kilomètres avant l'arrivée à Saint-Joseph-de-Beauce et s'étend sur une longueur de 6,8 km dont 5,8 km sont localisés sous la cote de récurrence 2 ans. La piste cyclable suit la bordure ouest de la voie ferrée.

À l'arrivée au parc municipal de Saint-Joseph-de-Beauce, le tracé bifurque et se poursuit à même les sentiers existants. Le tracé traverse la rue Martel (route 276) au niveau de la voie ferrée (le long du son côté ouest). Il bifurque ensuite de nouveau vers le bord de la rivière avant de rejoindre le côté ouest de la voie ferrée à la fin du secteur urbain.

La municipalité de Saint-Joseph-de-Beauce prévoit agrandir le parc municipal existant en ajoutant des aménagements dans la portion de terrain localisée au sud de la rue Martel (route 276), entre la rivière Chaudière et la zone urbaine. Les aménagements prévus sont une aire de stationnement, un jardin communautaire, des plaines de jeux libres où la surface sera tondue, une aire de pique-nique, une scène extérieure et des sentiers pédestres. Le

projet prévoit également la mise en place d'un marais pour la sauvagine, lequel sera aménagé avec des critères de phytorespiration et des nichoirs. Un étang sera également aménagé en bordure d'un fossé agricole. Enfin, certaines zones seront conservées en parcelles pour l'agriculture ou en friche naturelle. En plus des aménagements récréatifs prévus, la Ville entend réaliser un second tracé qui longerait la bordure ouest de la voie ferrée. Ceci permettra de créer deux boucles pour les cyclistes (1,1 et 0,9 km pour la boucle nord et la boucle sud, respectivement).

Le tronçon 2 traverse quatre cours d'eau dont un nécessite la mise en place d'une passerelle de 13,4 m de longueur. Directement au sud de la rue Martel (route 276), le fossé sera canalisé sur une longueur d'environ 70 m. L'élévation de la piste cyclable dans le tronçon 2 sera à la cote moyenne de 149,0 m, soit très légèrement sous le niveau de la voie ferrée actuelle (environ 60 cm). La piste cyclable sera située à environ 1,4 m par rapport au niveau du sol actuel. Dans le secteur du parc municipal (partie existante et projetée), la piste sera au même niveau que le sol. L'empiètement sous la cote de 2 ans pour le tronçon 2 est estimé à 3,4 ha. L'empiètement à l'extérieur de l'emprise ferroviaire est évalué à 0,4 ha.

➤ Tronçon 3: Secteur des rivières Calway et des Plante (12+240 à 17+160)

Ce tronçon totalise une longueur de 5,5 km dont 4,1 km se trouvent sous la cote de récurrence 2 ans. La piste se trouve du côté est de la voie ferrée à l'exception de deux secteurs (secteur de la rivière Calway et secteur de la rivière des Plante) où le tracé bifurque pour rejoindre le côté ouest de la route 173 (à moins que le MTQ autorise le passage directement sur la voie ferrée).

Au total, sept cours d'eau sont traversés dans le tronçon 3. Deux passerelles accrochées aux ponts du MTQ (route 173) devront être construites pour le passage de la rivière Calway et de la rivière des Plante et un fossé en bordure de la route 173 devra être canalisé sur une longueur

approximative de 300 m. Ce secteur est caractérisé par la présence de hauts talus dont un qui est situé à l'arrière de maisons. L'élévation de la piste cyclable pour le tronçon 3 se situe, en moyenne, à 149,5 m, soit à environ 1 m en-dessous de la voie ferrée. L'empiètement sous la cote de 2 ans pour le tronçon 3 est estimé à 3,8 ha. L'empiètement à l'extérieur de l'emprise ferroviaire est évalué à 2,5 ha.

➤ **Tronçon 4: Secteur de Notre-Dame-des-Pins**

Ce tronçon s'étend sur une longueur de 2,8 km dont 1,6 km sont en zone inondable. Le tracé traverse deux cours d'eau et des passerelles de 5,2 et 6,7 m de longueur seront nécessaires pour les franchir. Un cours d'eau longe la voie ferrée et celui-ci pourrait devoir être relocalisé en dernier recours si un aménagement sur pilotis ou autre solution technique ne sont pas possibles.

L'élévation de la piste cyclable dans ce tronçon sera à la cote 158,0 m, soit très légèrement sous le niveau de la voie ferrée actuelle (environ 40 cm). L'empiètement sous la cote de 2 ans pour le tronçon 4 est estimé à 0,6 ha. L'empiètement à l'extérieur de l'emprise ferroviaire est évalué à 0,1 ha.

La description de la variante sélectionnée

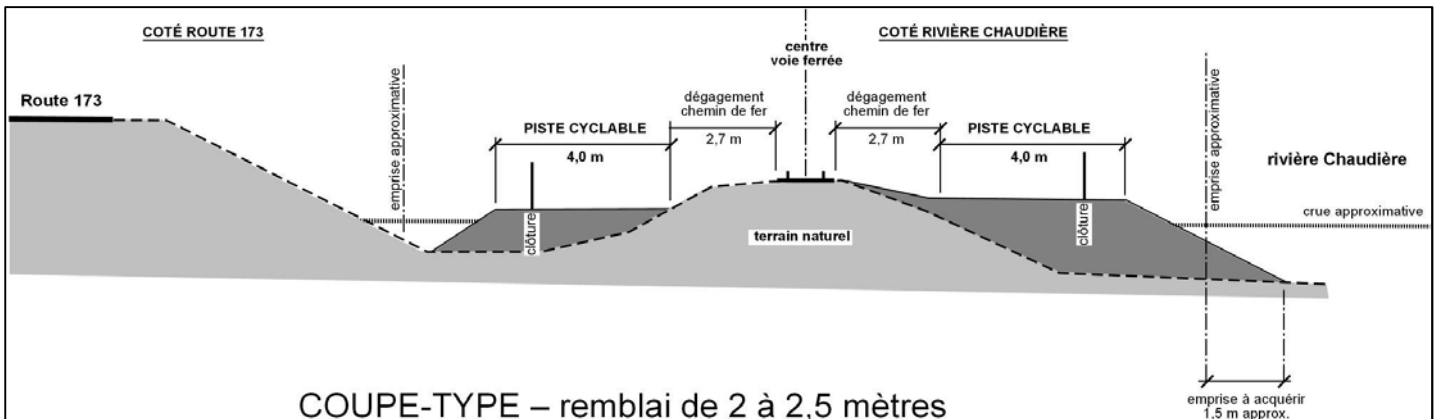
La MRC Robert-Cliche a une entente avec le MTQ, propriétaire de l'emprise ferroviaire, afin de permettre le passage de la piste cyclable à l'intérieur de cette emprise. Les deux parties se sont entendues à l'effet qu'un dégagement horizontal de 2,7 m soit

conservé entre le bord de la piste et le rail.

L'aménagement type de la piste cyclable consiste à construire un remblai sur le côté de la voie ferrée, en contrebas du rail, le tout afin de permettre un bon drainage du ballast et une vision de l'autre côté de la voie ferrée. Le fossé existant est déplacé et refait tout juste au bas du nouveau talus. Toute pente de talus supérieure à 1V:2H serait stabilisée artificiellement (enrochement ou autre méthode). Tous les talus seront réensemencés à l'aide d'espèces indigènes. Un exemple de coupe-type pour un remblai de 2 à 2,5 m de hauteur est présenté à la figure 1. Du côté ouest de la piste, deux alternatives sont possibles, une première positionnant la piste hors du niveau d'inondation de récurrence 20 ans avec un talus 1V:2H et l'autre en positionnant la piste à un niveau inférieur avec une pente de talus 1V:3H. La piste cyclable aura généralement une largeur de 4 m et sera asphaltée. Elle comprendra un accotement non asphalté de 0,3 m de largeur de chaque côté. Au besoin, une clôture pourra être mise en place entre la piste et son accotement externe (côté opposé de la voie ferrée) afin d'assurer la sécurité des cyclistes (haut remblai, proximité de la route).

Le côté ouest de la voie ferrée a été retenu aux endroits applicables, lorsque assez loin de la rivière. Le côté est s'impose sur d'autres tronçons où il est impossible de passer du côté ouest entre la voie ferrée et la rivière.

Figure 1 Coupe-Type pour un remblai de 2 à 2,5 mètres



LA MÉTHODE DE CONSTRUCTION

Les étapes de construction

Les principales étapes de construction sont:

- ❖ Débroussaillage
- ❖ Décapage de la terre végétale et préparation des accès à la piste par des chemins privés après ententes avec les propriétaires
- ❖ Construction de la plate-forme de la piste
- ❖ Construction des ponceaux et des passerelles
- ❖ Construction de la structure de la piste
- ❖ Travaux divers (signalisation, clôtures, stabilisation des talus, ensemencements, etc.)

L'équipement nécessaire pour réaliser les travaux est constitué de pelles mécaniques, bouteurs, rouleaux compacteurs et camions 10 roues.

Transport des matériaux

Comme la piste sera essentiellement construite par remblai, des quantités importantes de matériaux (total de près de 90 698 m³) devront être transportées.

Le rythme moyen de camionnage est de :

- ❖ Tronçon 1 (Vallée-Jonction): 2 camions/heure durant 47 jours
- ❖ Tronçon 2 (Saint-Joseph-de-Beauce): 2 camions/heure durant 103 jours
- ❖ Tronçon 3 (Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville): 4 camions/heure durant 131 jours

- ❖ Tronçon 4 (Notre-Dame-des-Pins): 2 camions/heure durant 45 jours

Les camions emprunteront la route 112, le pont de la rivière Chaudière puis, ils circuleront sur la route 173, la route du Golf, la 35^e Avenue et le chemin Cumberland. La circulation des camions sur l'avenue du Palais sera évitée en effectuant des points d'entrées de la machinerie sur le chantier de part et d'autre du centre-ville de Saint-Joseph-de-Beauce.

Horaire et calendrier des travaux

Les travaux seront réalisés à partir de 2011, à l'été et à l'automne. Selon les hypothèses présentées dans cette étude, une période minimale de six mois serait nécessaire pour réaliser les travaux des secteurs assujettis à l'étude d'impact. À noter que cette période de six mois apparaît être minimale et il est probable que les travaux se déroulent sur deux années.

L'horaire de travail sera de 7 h à 18 h, 6 jours par semaine, du lundi au samedi et le camionnage sera réalisé 10 heures par jour. Les travaux en milieu aquatique seront planifiés de manière à respecter les périodes de restriction pour la protection de la faune.

Le coût de construction

Le coût préliminaire total pour la réalisation de la piste cyclable sur la rive est de la rivière Chaudière est de l'ordre de 20 M\$.

LE MILIEU, LES IMPACTS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION

Les paragraphes qui suivent n'indiquent que les grandes lignes des impacts et des mesures d'atténuation présentées dans le cadre de l'étude d'impact.

L'hydraulique, l'hydrologie et les glaces

Les travaux seront réalisés à l'été ou l'automne, hors des périodes de crue de la

rivière Chaudière. En conséquence, tous les travaux seront réalisés à sec (aucun batardeau ne sera nécessaire) et aucune machinerie ne sera opérée à partir du lit de la rivière Chaudière ou des autres cours d'eau. La présence de la piste n'entraîne pas de modification significative au régime hydraulique de la rivière Chaudière. En effet, l'empêtement en zone inondable, calculé

pour les quatre tronçons à l'étude, est toujours inférieur à 1% de la section d'écoulement pour les récurrences de 20 ans et 100 ans.

Les passerelles nécessaires pour franchir les cours d'eau importants de la zone d'étude seront réalisées à partir des rives et leur construction ne créera aucune restriction aux sections d'écoulement. Le prolongement des ponceaux sera effectué en utilisant les dimensions des ponceaux existants sous le remblai actuel de la voie ferrée.

La présence de la piste cyclable n'aura donc aucun effet significatif sur le régime hydraulique et l'hydrologie des cours d'eau.

Les sites sujets aux impacts des glaces seront protégés par un enrochement, lequel sera dimensionné en fonction des données de crues de chaque secteur. Ces enrochements feront l'objet d'un entretien régulier afin d'éviter que des pierres ne se retrouvent sur les terrains adjacents.

La qualité de l'eau

L'un des impacts potentiels du projet sur la qualité de l'eau concerne le transport sédimentaire (par ruissellement) lié à la circulation de la machinerie, au défrichage, à l'enlèvement de la terre végétale et aux travaux et de terrassement.

Dans le cas de la rivière Chaudière, les travaux à l'intérieur de la cote de récurrence 2 ans seront réalisés à l'été ou l'automne, en dehors des périodes de crue printanière de la rivière. En conséquence, tous les travaux seront réalisés à sec (aucun batardeau ne sera nécessaire) et aucune machinerie ne sera opérée à partir du lit de la rivière.

Pour les autres cours d'eau, les travaux effectués en milieux aquatiques comprennent le prolongement des ponceaux existants, la canalisation de fossés et le réaménagement potentiel d'un ruisseau (si nécessaire). Ces travaux seront réalisés à sec en pompant l'eau d'amont vers l'aval, en utilisant lorsque nécessaire des ouvrages de rétention. Les rives et la granulométrie du cours d'eau seront restaurées à l'état d'origine. Les mesures d'atténuation courantes, telles que l'aménagement des

voies d'accès à une distance minimale de 60 m des cours d'eau et l'interdiction de circuler à moins de 20 m des cours d'eau, sauf aux endroits où des travaux sont requis, permettront d'éviter un transport sédimentaire vers les cours d'eau.

La présence du remblai de la piste n'entraînera aucun effet notable sur la qualité de l'eau de la rivière Chaudière et des cours d'eau traversés. Les talus seront revégétés (espèces indigènes) afin d'assurer leur stabilité et leur renaturalisation. L'asphalte permettra de limiter ces apports en ayant une très faible surface gravelée (seulement les accotements).

Aucun effet significatif n'est donc attendu sur la qualité de l'eau.

La végétation et les milieux humides

La végétation terrestre présente le long du tracé de la future piste cyclable est composée d'espèces communément trouvées dans la région et qui a été perturbée lors de la construction et de l'entretien de la voie ferrée. Les impacts sur la végétation résultent de la perte permanente, sous le remblai de la piste, d'environ 2,5 ha de végétation. Les talus de la piste cyclable seront réensemencés. La majorité des pertes (50%) sont observées à l'intérieur des terres agricoles en friche. Environ 0,3 ha de milieux humides seront perturbés par le projet. Les milieux humides affectés sont tous composés d'une mosaïque de marais et de marécages et les espèces rencontrées sont typiques et fréquentes dans la région. Un projet de compensation permettra de respecter le principe d'aucune perte nette de milieux humides.

Une espèce vulnérable a également été inventoriée dans les milieux humides. Il s'agit de la matteuccie fougère-à-l'autruche. Bien que classée vulnérable, cette espèce est commune au Québec et dans la région de sorte que sa présence ne constitue pas un élément qui augmente la valeur de ces milieux humides.

L'impact du projet sur la végétation a été évalué de faible importance.

La faune ichthyenne

Au total, 31 espèces de poissons ont été identifiées dans les cours d'eau de la zone d'étude et aucune de ces espèces ne possède de statut particulier au provincial et au fédéral. Parmi les sites de traversées de cours d'eau caractérisés et présents dans les tronçons à l'étude, huit possèdent un potentiel d'habitat du poisson élevé, notamment pour les fonctions d'alevinage, d'alimentation, de repos et de migration de l'omble de fontaine.

L'un des impacts potentiels concerne le transport sédimentaire. Les mesures d'atténuation incluent notamment celles décrites pour la qualité de l'eau. Par ailleurs, les travaux en milieu aquatique dans les cours d'eau de la zone d'étude (à l'exception de la rivière Chaudière) ne seront pas réalisés entre le 15 septembre et le 1^{er} juillet, afin d'éviter les périodes de fraie et d'alevinage des espèces ichthyennes présentes. Dans le cas de la rivière Chaudière, les travaux à l'intérieur de la cote de récurrence 2 ans seront réalisés à l'été ou l'automne, en dehors des périodes de crue printanière de la rivière.

Les interventions en milieu aquatique représentent également une source d'impact pour l'habitat du poisson. La perte d'habitat du poisson résulte essentiellement de la mise en place des remblais de la piste cyclable à l'intérieur de la zone de récurrence 2 ans. Au total, 4,6 ha de milieux inondés plus ou moins longtemps au printemps seront perdus. Toutefois, ces habitats sont tous jugés de faible qualité pour les poissons et ne sont pas réellement utilisables pour la fraie en raison de la trop courte durée de l'inondation. Un projet de compensation de l'habitat du poisson sera élaboré pour compenser l'impact résiduel du projet.

Compte tenu des mesures en place, le projet n'aura aucun impact significatif sur l'habitat du poisson.

L'avifaune, les mammifères et les amphibiens et reptiles

Les observations fauniques réalisées dans le cadre des travaux de caractérisation ainsi

que la revue de littérature permettent de penser que les espèces animales présentes dans les habitats de la zone d'étude, sont des espèces communes et qu'elles ne se retrouvent pas en concentrations importantes dans les secteurs affectés.

La construction de la piste cyclable sera associée à la perte d'habitats fauniques susceptibles d'être utilisés par l'avifaune, les mammifères de même que les amphibiens et les reptiles. Les autres impacts comprennent le dérangement associé au bruit lors de la réalisation des travaux. Les habitats qui seront perdus au moment de la construction sont typiques et communs dans la région, de sorte qu'aucun habitat critique pour la faune ne sera détruit. Aussi, des habitats similaires à ceux qui seront affectés sont présents à proximité. Le bruit engendré par les travaux ne devrait pas occasionner d'impact significatif pour cette faune compte tenu que les dérangements seront temporaires et que les individus présents à proximité des travaux pourront se déplacer vers des habitats comparables qui ne seront pas affectés.

Les espèces à statut particulier

Outre la matteuccie fougère-à-l'autruche, aucune autre espèce floristique à statut particulier n'a été répertoriée à l'intérieur de la zone d'étude. Bien que la matteuccie soit une espèce classée vulnérable au Québec, aucune mesure particulière ne sera prise afin de protéger les colonies observées. En effet, la matteuccie n'est pas une plante rare au Québec et sa disparition n'est pas appréhendée pour le moment¹.

Aucune occurrence d'espèce faunique à statut particulier n'a été répertoriée à l'intérieur de la zone d'étude. Toutefois, certaines espèces à statut particulier sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude du projet. C'est le cas de certaines espèces de la faune avienne dont le statut est précaire au Québec ou au Canada. Il s'agit du hibou des marais, du râle jaune et de la pie-grièche migratrice. Les impacts sont

¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). 2005. Plantes menacées ou vulnérables au Québec. www.mddep.gouv.qc.ca/biodiversite/especes.

donc associés à des pertes d'habitats pour ces espèces (2,5 ha) ainsi qu'à des effets temporaires comme le bruit et la vibration. Toutefois, les habitats affectés dans le cadre du projet sont principalement situés en milieu agricole ou urbain et à l'intérieur de secteurs ayant déjà fait l'objet de perturbations dans le passé. Par ailleurs, les habitats affectés sont communs et typiques pour la région et des habitats similaires sont présents à proximité.

Le milieu humain

Augmentation de la circulation

La réalisation de la piste cyclable implique le transport de matériel à l'aide de camions, lesquels circuleront sur la route 173 et certaines rues locales (par ex, 35^e Avenue et chemin Cumberland, à Saint-Georges). Le rythme moyen de camionnage sera de 2 à 4 camions à l'heure selon les tronçons, 6 jours par semaine, 10 heures par jour.

Selon les données de débits disponibles pour les grandes artères, l'augmentation de la circulation sera de l'ordre de 1% dans les secteurs où les débits de circulation sont les plus faibles. Cette augmentation sera ressentie sur une période de l'ordre de 330 jours. La circulation à l'extérieur des grandes artères sera restreinte et aura lieu uniquement pour accéder localement à la piste cyclable. Ceci permettra de limiter le nombre de camions et le nombre de jours de transport dans ces secteurs.

Activité économique

L'un des principaux objectifs de l'implantation de la Route verte est de favoriser le développement économique d'une région. Les commerces locaux et ceux axés sur le tourisme (hébergement, restauration, galerie d'art, etc.) seront les plus susceptibles de bénéficier de la réalisation du projet. L'impact du projet sur l'activité économique de la région est donc positif. Toutefois, il demeure difficile de quantifier avec exactitude l'augmentation de l'achalandage sur ces commerces car plusieurs facteurs viennent influencer cette composante (mise en marché du produit, disponibilité et accessibilité de l'information

touristique, caractérisation et besoin de la clientèle, etc.).

La construction des quatre tronçons assujettis nécessite des investissements totaux de l'ordre de 20 M\$. L'embauche de firmes et de travailleurs locaux sera priorisée. Entre autres, les matériaux de remblai et d'asphaltage proviendront vraisemblablement de quatre sites de la région, les compagnies de camionnage seront des entreprises locales et les travailleurs embauchés pour le projet seront encouragés à manger dans les restaurants locaux. Ainsi, on peut s'attendre à ce qu'une partie des dépenses prévues pour le projet génère des retombées pour la région.

Archéologie

La construction du projet n'entraîne aucun impact négatif sur des biens archéologiques compte tenu que la seule excavation est celle de la terre végétale en surface. Aucun site archéologique répertorié n'est situé dans la zone d'étude. Il convient toutefois de mentionner que, comme dans tout chantier et en accord avec la Loi sur les biens culturels, l'entrepreneur est avisé que s'il met au jour des vestiges durant le chantier, il doit suspendre immédiatement les travaux et avertir le ministère de la Culture et des Communications.

Qualité de vie

De manière générale, le projet aura un impact positif sur la qualité de vie de la population de la région puisqu'il constitue un nouvel équipement récréatif souhaité par les municipalités traversées. Également, mentionnons que la présence d'un tel équipement a aussi des effets bénéfiques sur la santé des usagers en général qui entretiennent la pratique d'une activité physique.

Cependant, de façon plus pointue, l'aménagement d'une piste cyclable à proximité de résidences peut être une source de nuisances pour les propriétaires riverains. Les secteurs particulièrement sensibles à ce genre de situation seront

inventoriés et des mesures d'atténuation seront appliquées après rencontre avec chaque propriétaire à l'étape des plans et devis (implantation d'arbres, d'arbustes, de haies ou paravents). Les travaux réalisés dans le cadre de ces mesures pourraient gêner les propriétaires concernés, mais notons qu'il s'agit de travaux ne nécessitant pas de machinerie lourde et bruyante (aménagements paysagers) et qu'ils sont de courte durée.

Entente d'utilisation

Dans quelques cas, le remblai de la piste cyclable débordera de l'emprise de la voie

ferrée. Des ententes d'utilisation avec les propriétaires riverains seront alors nécessaires. Le projet aura un impact permanent sur les superficies cultivables puisque des parties de terrain en milieu agricole devront faire l'objet d'ententes d'utilisation et de demande auprès de la CPTAQ pour permettre l'aménagement de la piste cyclable. Des passages agricoles seront aménagés (ou réaménagés) afin d'assurer le passage sécuritaire de la machinerie agricole (assurer une bonne visibilité). En tout temps, la machinerie agricole aura priorité sur les usagers de la piste cyclable. Des panneaux seront mis en place aux endroits requis afin d'aviser les usagers.

LE SUIVI ET LA SURVEILLANCE

La surveillance

Le programme de surveillance a comme objectif de s'assurer, durant la phase de construction, du respect des éléments particuliers présentés dans les plans et devis et les autorisations émises. La surveillance vise par ailleurs à s'assurer du respect des normes, des lois et des règlements applicables.

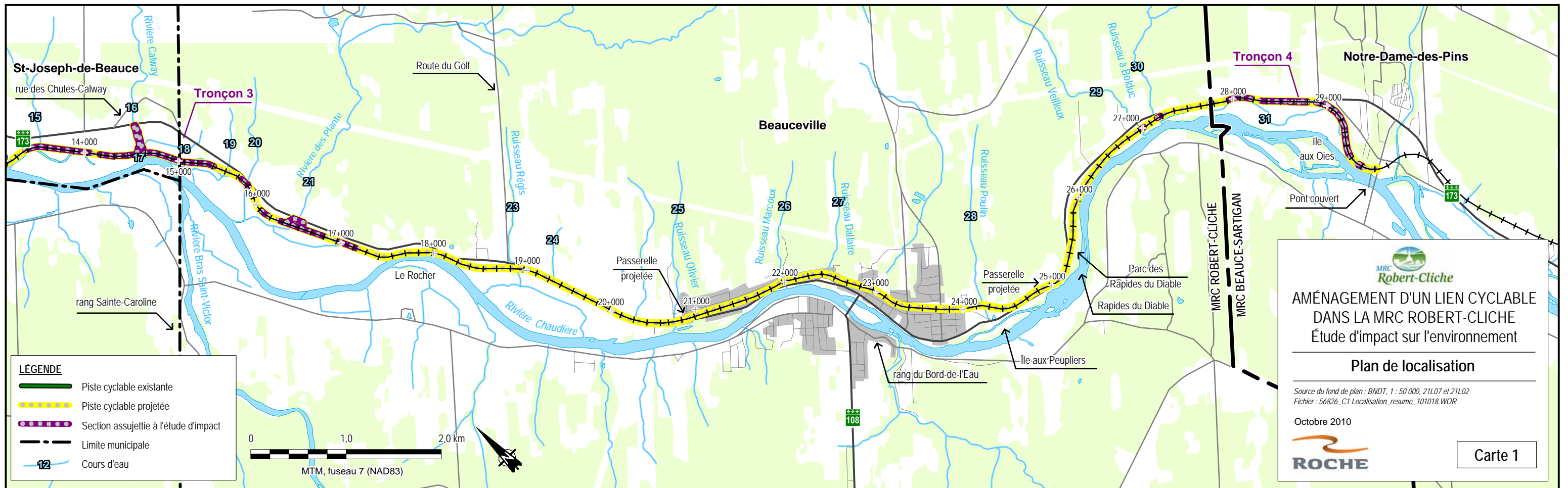
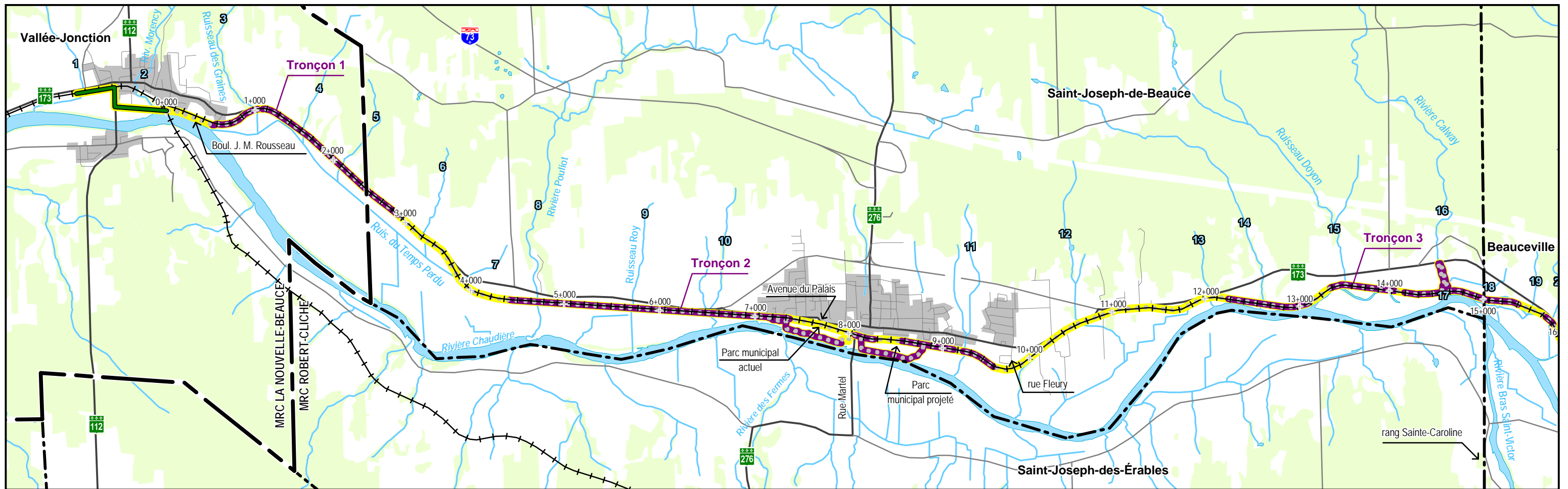
Durant la construction, une attention particulière sera portée aux éléments suivants :

- ❖ Prolongement des différents ponceaux (méthode de construction et mise en place des mesures pour limiter l'apport des MES)
- ❖ Construction des passerelles au-dessus des cours d'eau (pour éviter l'atteinte des cours d'eau)
- ❖ Délimitation des zones à protéger (végétation en périphérie)
- ❖ Aires de travail pour la machinerie
- ❖ Revégétation réalisée dans la zone inondable pour les talus

Le suivi

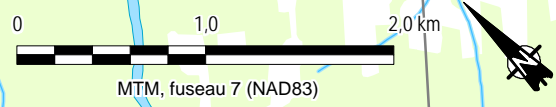
En ce qui a trait au suivi environnemental, celui-ci visera principalement à s'assurer de la reprise de la végétation sur les talus du remblai de la piste. Au printemps suivant les travaux, une évaluation de la reprise des espèces ensemencées sera faite et, au besoin, des correctifs seront apportés. Un rapport de suivi sera remis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs après chacune des années de suivi.

Le programme de suivi pour le projet de compensation (habitat du poisson et milieu humide) sera détaillé lorsque le concept, la localisation et la superficie auront été approuvés par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et Pêches et Océans Canada. De façon générale, ce programme visera à vérifier la stabilité des ouvrages ainsi que l'utilisation de ceux-ci par la faune ichtyenne.



LÉGENDE

- Piste cyclable existante
- Piste cyclable projetée
- Section assujettie à l'étude d'impact
- Limite municipale
- Cours d'eau



**AMÉNAGEMENT D'UN LIEN CYCLABLE
DANS LA MRC ROBERT-CLICHE**
Étude d'impact sur l'environnement

Plan de localisation

Source du fond de plan : BNDT, 1 : 50 000, 21L07 et 21L02
Fichier : 56826_C1 Localisation_resume_101018.WOR

Octobre 2010

Carte 1



430, 107^e rue, bureau 201
Saint-Georges (Québec) Canada G5Y 8K1
T 418 226-0212 F 418 226-0214

www.roche.ca