
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de réaménagement de la route 367
sur le territoire des villes de Saint-Augustin-de-Desmaures
et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-400

Le 14 août 2008

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet : M^{me} Danielle Dallaire

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Rachel Roberge, secrétaire
M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE

Le ministère des Transports désire procéder au réaménagement de la route 367 (route de Fossambault) entre la voie ferrée et la route Grand-Capsa. Cette route est le principal lien routier entre la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Elle permet également de rejoindre l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40) et les routes 138 et 369.

Cette route est reconnue depuis plusieurs années comme étant un axe routier présentant une problématique tant du point de vue de la circulation routière et de la sécurité des usagers que du développement de ses abords. Le développement encouru en bordure de cette route, comme en témoigne le nombre élevé d'accès résidentiels, entraîne des répercussions sur sa fonctionnalité du fait qu'elle est principalement vouée à la circulation de transit. Le tronçon à l'étude est caractérisé par un tracé sinueux et ondulé comportant des statistiques d'accidents élevées dont la majorité se concentre aux carrefours.

Un autre élément problématique soulevé dans le secteur de la route 367 est l'absence d'accotement rendant d'autant plus difficile la circulation des cyclistes dans le secteur. Enfin, en raison du débit journalier élevé, la qualité de vie des riverains est affectée, notamment au plan du climat sonore.

Le projet consiste à construire un nouveau tronçon de la route 367 d'une longueur totale de 3,7 km. Du sud vers le nord, le projet débute à la voie ferrée pour se poursuivre jusqu'à l'intersection de la route Grand-Capsa. Les emprises sont pour leur part variables le long de ce nouveau corridor, avec une largeur totale moyenne de 42 m.

Les principales caractéristiques du tracé proposé sont les suivantes : deux voies de roulement de 3,5 m avec des accotements de 2,5 m dont la moitié sera pavée, une voie lente à partir du chemin Notre-Dame vers la route Grand-Capsa, la construction d'un pont d'étagement au-dessus de la nouvelle route 367, la construction d'une bretelle d'entrée en direction sud près du croisement étagé, le réaménagement des intersections du chemin Notre-Dame et de la route Grand-Capsa et l'aménagement d'un cul-de-sac au sud de la route 367 actuelle.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

En ce qui concerne l'échéancier, les travaux de réaménagement de la route 367, qui devraient s'échelonner sur deux années, pourraient débiter dès que le projet aura obtenu les autorisations gouvernementales puisque le ministère des Transports en fait un projet prioritaire.

Le coût global préliminaire de la construction de la nouvelle section de la route 367 s'élève à 11,8 millions de dollars, excluant les coûts de déplacement des services publics, des services professionnels et d'acquisition des propriétés.

Les principaux enjeux du projet sont liés à la sécurité de tous les types d'usagers, à la qualité de vie des riverains et à la préservation du territoire agricole.

L'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a permis les gains environnementaux suivants :

- la mise en place d'un programme détaillé de surveillance du climat sonore durant la période de construction qui devra être transmis dans le cadre de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;
- l'amélioration du climat sonore pour la majorité des riverains établis le long de la route 367 dans le secteur du contournement;
- la mise en place de programmes de suivi sur la qualité de l'eau pour l'approvisionnement en eau potable;
- la réalisation d'un bilan de la sécurité routière qui sera rendu public trois ans après la réalisation des travaux.

L'analyse environnementale permet de conclure qu'il est justifié de procéder à l'amélioration de la route 367 entre la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, que le tracé retenu est celui qui répond le mieux aux objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie des riverains et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve de l'application des recommandations prévues au présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Raison d'être du projet	3
1.1.1 Caractéristiques de la circulation	5
1.1.2 Caractéristiques géométriques du tronçon à l'étude	6
1.1.3 Sécurité routière	7
1.1.4 Justification du projet	8
1.2 Description générale du projet et de ses composantes	9
1.2.1 Description des caractéristiques techniques du projet	10
1.2.2 Variantes étudiées	11
1.2.3 Description des variantes de tracé retenues aux fins de comparaison	11
1.3 Comparaison des variantes	12
2. Analyse environnementale	15
2.1 Appréciation de la raison d'être du projet	15
2.2 Analyse des variantes	16
2.3 Choix des enjeux	17
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus	17
2.4.1 Améliorer la sécurité pour tous les types d'utilisateurs	17
2.4.2 Préserver la qualité de vie des riverains	20
2.4.3 Minimiser les impacts sur le territoire agricole et forestier	27
2.5 Autres considérations	33
2.5.1 Résultats de la médiation environnementale	33
2.5.2 Régime hydrique et alimentation en eau potable	34
Conclusion	37
Annexes	41

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Synthèse de la comparaison des variantes.....	14
Tableau 2 :	Résultats des relevés de bruit.....	25
Tableau 3 :	Qualité de l'environnement sonore actuel	25
Tableau 4 :	Nombre de logis en fonction du niveau de gêne sonore à l'ouverture en 2007 et 10 ans après l'ouverture du projet (2017) – avec les mesures d'atténuation	26

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Localisation du projet.....	4
Figure 2 :	Localisation des accidents de 2003 à 2005	8

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 :	Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés.....	43
Annexe 2 :	Chronologie des étapes importantes du projet	45
Annexe 3 :	Figure 3 – Variantes étudiées	47

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 367 sur le territoire des villes de Saint-Augustin-de-Desmaures et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de Saint-Augustin-de-Desmaures et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Saint-Augustin-de-Desmaures et à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier du 30 août au 14 octobre 2005. Au terme de cette période, quatre demandes d'audience publique ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une médiation qui a eu lieu à Saint-Augustin-de-Desmaures et à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier du 21 novembre 2005 au 17 février 2006.

Au terme du mandat de médiation, une entente a été conclue entre le MTQ et trois requérants alors que le dernier requérant a maintenu sa demande d'audience publique. Les motifs invoqués par ce requérant pour le maintien de sa requête sont que ce projet « quasi autoroutier » n'est pas requis et que d'autres mesures, telle la réduction de la vitesse, pourraient améliorer la sécurité. Le requérant a aussi cité comme autres enjeux du projet les risques d'étalement urbain et la perte de territoire agricole en zone protégée.

À la suite de l'analyse de cette demande d'audience publique sur le projet et des motifs invoqués par le requérant, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au BAPE le mandat de tenir une audience publique qui a eu lieu à Saint-Augustin-de-Desmaures et à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier du 29 janvier au 27 avril 2007.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, des ministères et des organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le contexte du projet dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation, de même que la description de ses principales composantes. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le MTQ;
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard des enjeux retenus;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MDDEP quant à l'autorisation du projet.

1. LE PROJET

La route 367, communément appelée la « route de Fossambault », est le principal lien routier entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Elle permet également de rejoindre l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40) et les routes 138 et 369 (voir figure 1).

Elle est identifiée, selon la classification fonctionnelle du MTQ, comme une route régionale, de la route 138 jusqu'à Saint-Raymond. Cette route est donc l'artère dominante du réseau routier de la municipalité régionale de comté (MRC) de La Jacques-Cartier et du secteur ouest de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). À cette vocation régionale s'ajoute une vocation d'accès à plusieurs sites récréatifs ou de villégiature et à des résidences.

À cet égard, cette route du réseau supérieur régional joue un rôle important de soutien au développement des activités socioéconomiques par sa vocation de transit et aussi de desserte touristique. Elle relie les municipalités de Saint-Augustin-de-Desmaures, de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, de Fossambault-sur-le-Lac, de Lac-Saint-Joseph, de Lac-Sergent, de Saint-Raymond, de Saint-Léonard-de-Portneuf et de Rivière-à-Pierre pour donner accès aux pôles d'emplois et de services. Elle a un rôle de desserte pour plusieurs secteurs de villégiature et donne accès à des territoires ou à des équipements récréatifs comme la zec Batisca-Nelson, la réserve faunique de Portneuf, la station touristique Duchesnay, le parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf, le golf Le Grand Portneuf et la plage du lac Saint-Joseph.

Par ailleurs, cette route est reconnue depuis plusieurs années comme un axe routier présentant une problématique tant du point de vue de la circulation routière, de la sécurité des riverains et des usagers que du développement de ses abords. Il y a plus de 30 ans que le MTQ envisage l'amélioration de la route 367 afin de remédier à cette situation.

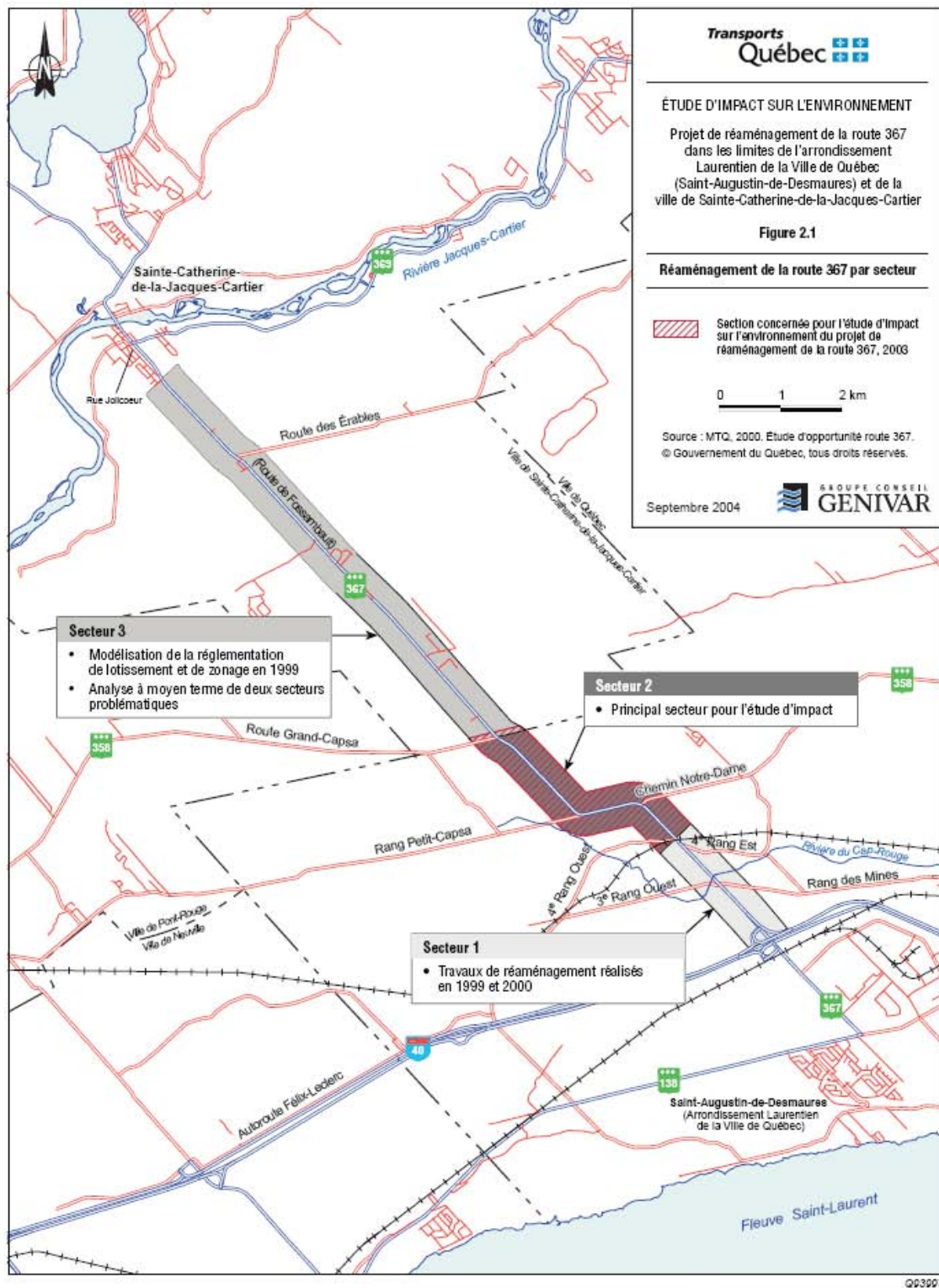
Le projet faisant l'objet de la présente analyse consiste à construire un nouveau tronçon de la route 367 sur 3,7 km avec une emprise moyenne de 42 m. Du sud vers le nord, le réaménagement débute à Saint-Augustin-de-Desmaures à la voie ferrée (4^e Rang Ouest, chaînage 8+000) pour se poursuivre jusqu'à l'intersection de la route Grand-Capsa à 500 m des limites de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (chaînage 4+300). La quasi-totalité du projet est en zone agricole protégée, soit toute la section située sur le territoire de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Le MTQ veut s'assurer par son projet que les correctifs et les mesures prévues préserveront la fonctionnalité de cet axe routier de transit et qu'elles amélioreront de façon significative la sécurité des usagers à moyen et à long termes. À cet effet, une servitude de non-accès est prévue le long de ce nouveau tronçon, sauf pour les lots agricoles et forestiers.

1.1 Raison d'être du projet

Selon l'étude d'impact du MTQ, la route 367 ne répond plus aux impératifs de circulation associés à sa vocation de route régionale de transit et de desserte touristique.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact

L'exposition aux risques d'accidents est élevée. Plusieurs facteurs en sont la cause dont la configuration déficiente de la route (corridor étroit, intersection en pente et en courbe, pertes de visibilité) et les nombreux conflits (accès riverains) possibles entre la circulation de transit et les besoins de desserte locale (transport scolaire, vélos, piétons, etc.). De plus, la qualité de vie des résidents qui se sont graduellement installés de part et d'autre de la route est grandement affectée par la présence de l'infrastructure.

Selon le MTQ, la situation existe depuis nombre d'années et ne peut être corrigée autrement que par la construction d'un nouveau tronçon de route à l'extérieur de l'emprise actuelle (cet aspect sera discuté à la section 1.2 du présent rapport). Le tronçon à l'étude de la route 367 comporterait donc des anomalies importantes justifiant sa reconstruction, notamment en ce qui a trait à son niveau de service, à la conformité géométrique et à la sécurité routière.

L'étude d'impact présente de façon détaillée les éléments qui sont à l'origine de problématiques liées à la sécurité des usagers sur le tronçon de la route 367 à l'étude. Nous résumons ici les principaux :

- la double vocation de la route qui se traduit par des déplacements pendulaires pour les motifs de travail ou d'étude (débits élevés à la pointe du matin et de l'après-midi) en raison de la localisation à proximité de la CMQ et l'accessibilité aux grands centres par l'autoroute 40;
- des débits relativement élevés sur les principales routes collectrices ainsi que des déplacements de desserte régionale et vers les principaux sites récréatifs et de villégiature (débits élevés pour les déplacements de fin de semaine);
- la réglementation d'urbanisme des municipalités permettant les développements résidentiel et commercial dans certains cas (secteur important localisé dans la zone agricole pour Saint-Augustin-de-Desmaures);
- le nombre élevé d'accès résidentiels privés dont plusieurs sont non conformes aux normes du MTQ et dont la localisation peut causer des problèmes;
- le transport lourd (surtout des camions à 1 unité), bien que moins important que celui observé en moyenne sur les routes de même catégorie dans la région de Québec, est tout de même un facteur notable à considérer. Plusieurs camions sont en provenance de Portneuf;
- la circulation difficile des adeptes du vélo dans le secteur en raison de la vitesse et de la géométrie de la route est en plus aggravée par l'absence d'accotement;
- des caractéristiques géométriques en dessous des normes pour une route de cette catégorie principalement aux intersections du chemin Notre-Dame, du rang Petit-Capsa et de la route Grand-Capsa;
- des intersections accidentogènes situées dans des courbes horizontales sous-standards et des courbes verticales pour lesquelles la visibilité est insuffisante (perte de visibilité).

1.1.1 Caractéristiques de la circulation

Niveaux de service actuels

Les niveaux de service de différentes sections de la route 367 et de ses principales intersections ont été calculés avec les débits de circulation de 1997 provenant de l'étude d'opportunité. L'échelle qualifiant les conditions d'écoulement de la circulation sur une route varie de A (meilleure condition de circulation) à F (congestion).

Pour la section de la route 367 entre le chemin Notre-Dame et le rang Petit-Capsa, un niveau de service E a été relevé alors que les autres sections de la route dans la zone à l'étude affichaient un niveau D. Par ailleurs, pour toutes les intersections analysées, le niveau de service global actuel s'est avéré bon avec un temps d'attente moyen inférieur ou égal à cinq secondes par véhicule.

Finalement, que ce soit en direction nord ou en direction sud, les possibilités de dépassement sont très limitées avec un pourcentage de dépassement de 16 %, ce qui est très en deçà de la norme du MTQ qui est de 60 %.

Débit de circulation actuel et projection de circulation

La route 367 est utilisée autant pour le tourisme et la circulation de transit que pour le commerce, la sécurité publique et la circulation locale. Cela fait en sorte que les débits de circulation sur la route 367 sont très élevés pour une route de cette catégorie.

Ces débits varient sensiblement le long du tracé de la zone d'étude. Ainsi, pour la section de la route 367 comprise entre la voie ferrée et l'intersection du chemin Notre-Dame, un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 9 600 et un débit journalier moyen d'été (DJME) de 11 000 ont été estimés. Entre le chemin Notre-Dame et le rang Petit-Capsa, un DJMA de 10 100 et un DJME de 12 050 ont été évalués de même qu'un DJMA de 7 900 et un DJME de 8 500 entre le rang Petit-Capsa et la route Grand-Capsa. Les débits journaliers les plus élevés se rencontrent donc entre le chemin Notre-Dame et le rang Petit-Capsa.

Les variations des débits au cours de l'année indiquent également que les débits les plus élevés sont observés durant la période estivale ce qui correspond à la période des vacances annuelles. Ainsi, selon les dernières données recueillies par le MTQ, les DJME ont dépassé 13 000 véhicules en 2005.

Les débits ont augmenté de 2 à 3 % annuellement depuis 2002 et la même augmentation est prévue jusqu'en 2017.

1.1.2 Caractéristiques géométriques du tronçon à l'étude

Géométrie de la route

L'ensemble du corridor de la route 367 présente un profil en travers discontinu puisque certains tronçons ont été réaménagés par le passé tel que le secteur au croisement de l'autoroute qui a été réaménagé en quatre voies divisées et contiguës. Il est à noter que le secteur du projet à l'étude présente des lacunes majeures en raison du fait que sa construction remonte à une cinquantaine d'années et que les normes de construction ont considérablement évolué depuis ce temps.

En ce qui concerne le tracé en plan de la route 367 à l'étude, il se compose d'un tronçon où se retrouvent deux courbes horizontales prononcées. Elles se situent aux intersections de la route 367 avec le chemin Notre-Dame et avec le rang Petit-Capsa. Les rayons de ces courbes sont respectivement de 290 m et de 175 m alors que le rayon minimal pour une vitesse de 90 km/h est de 340 m.

Une pente critique est également présente dans le secteur à l'étude de la route 367. Il s'agit en fait de plusieurs pentes combinées qui varient de 2 à 8 % sur une longueur de 2,5 km. Cette pente englobe les deux courbes horizontales sous-standards mentionnées et les courbes verticales.

Dimensions de la route

Dans le secteur à l'étude, la route 367 possède deux voies de circulation de 3,3 m avec des accotements non pavés de 1,2 m, des fossés peu profonds et souvent inexistantes et une emprise moyenne de 20 m. La vitesse affichée est de 90 km/h¹.

Visibilité

Par ailleurs, ce corridor routier est bordé de boisés où la visibilité est continuellement limitée par des éléments du tracé (courbes prononcées) ou du profil longitudinal (pente critique). Ces caractéristiques lui confèrent l'aspect d'un corridor étroit et sinueux dont l'emprise et les caractéristiques géométriques sont inférieures aux normes pour une route de cette catégorie.

Finalement, le secteur à l'étude de la route 367 comporte plusieurs carrefours, généralement en «T», dont certains présentent des déficiences géométriques affectant principalement les distances de visibilité. Il est à noter qu'il existe également des problèmes de visibilité à plusieurs autres endroits qu'aux carrefours. En résumé, la localisation des intersections dans les secteurs problématiques de même que le nombre élevé d'accès de part et d'autre de la route contribuent à détériorer la situation en termes de visibilité et de sécurité.

1.1.3 Sécurité routière

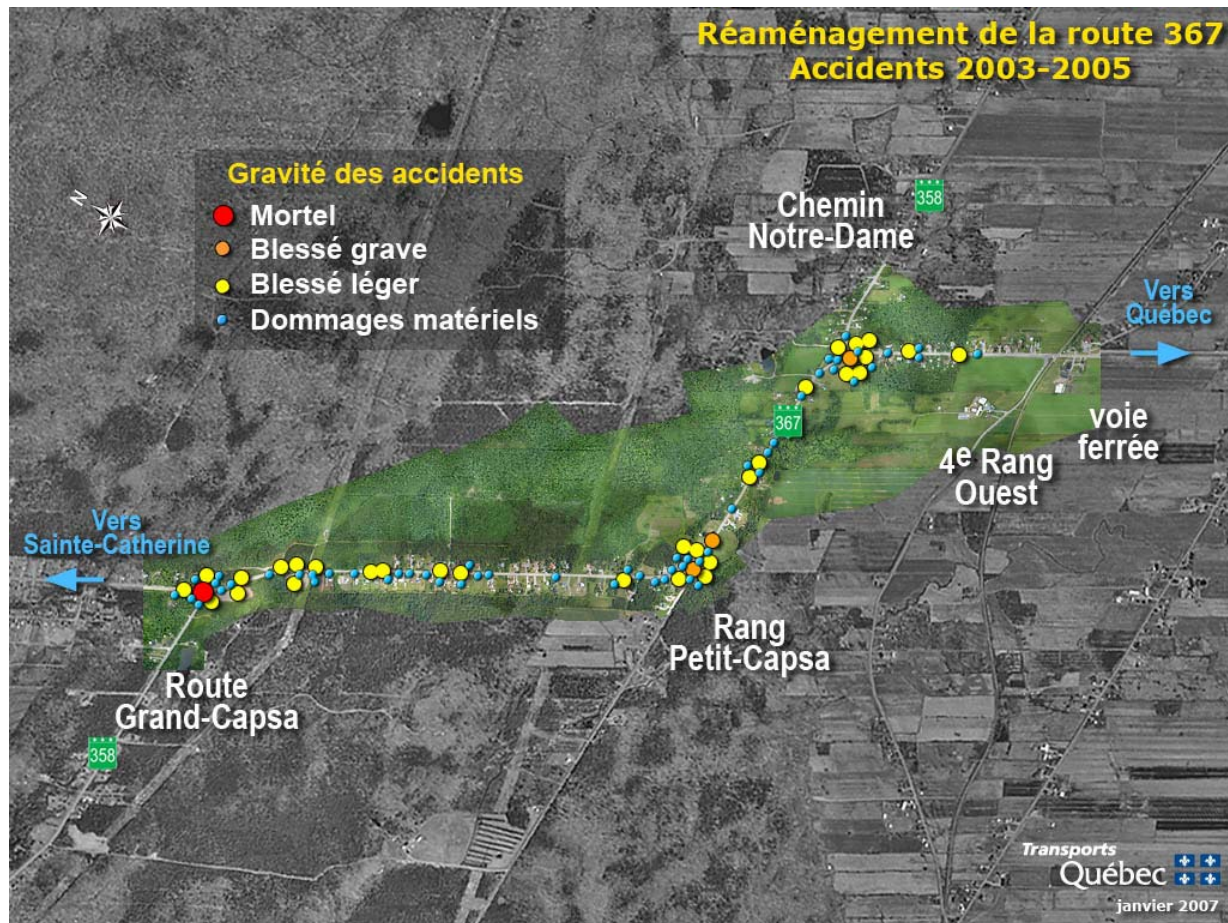
Taux d'accidents

Le tronçon à l'étude est caractérisé par un tracé sinueux et ondulé comportant des statistiques d'accidents élevées dont la majorité se concentre aux carrefours. Un total de 71 accidents a été recensé entre 1999 et 2001. Entre 2002 et 2004, ce sont 99 accidents qui ont été dénombrés par le MTQ pour ce même tronçon.

La figure 2 ci-après indique que la majorité des accidents se produisent entre le chemin Notre-Dame et la route Grand-Capsa, là où les débits les plus élevés sur la route 367 ont été observés et où les conditions géométriques sont les plus défavorables, soit des pentes critiques, des courbes sous-standards et des carrefours en courbe. Un taux d'accidents supérieur au taux critique a été enregistré à l'intersection du chemin Notre-Dame. À noter que cette situation est récurrente et se serait aggravée depuis le début des analyses par le MTQ.

¹ Ces caractéristiques respectent tout juste celles d'une route locale à 70 km/h.

FIGURE 2 : LOCALISATION DES ACCIDENTS DE 2003 À 2005



Source : Ministère des Transports, 2007.

À cet égard, lors de l'audience publique, le MTQ a révélé que le segment visé par le projet est considéré comme le plus accidentogène de toutes les routes de la région de la Capitale-Nationale. Ainsi, le tronçon à l'étude de la route 367 se classe au premier rang en termes du ratio accidents/kilomètre des routes régionales comparables et au deuxième rang des routes nationales comparables.

Il est aussi à noter qu'en termes de sécurité, la route 367 présente plusieurs facteurs de danger (exemples : géométrie déficiente, absence d'accotement asphalté, vitesse des véhicules) pour la pratique d'activités récréatives telles que le vélo.

1.1.4 Justification du projet

À l'égard de ce projet, la sécurité routière fait donc partie des principales préoccupations du MTQ. Ce dernier souligne que l'aménagement d'une route et de ses abords a une importance déterminante dans la sécurité des usagers. Selon certaines études (Waller, 1985 et Ogden, 1996) citées dans l'étude d'impact par le MTQ, il a été déterminé que l'infrastructure est en cause dans le tiers des accidents en milieu rural et dans près de 30 % des accidents en milieu urbain.

Il est manifeste dans ce projet que la sécurité des déplacements et la circulation routière constituent des éléments préoccupants pour la majorité des riverains et que ces derniers ne veulent plus accepter de compromis à ces égards, que ce soit pour les déplacements en véhicules à moteur, en vélo ou à pied.

Les relevés réalisés sur la route 367 ont démontré que la complexité des éléments problématiques et leur combinaison avaient un impact considérable sur sa fonctionnalité et sa sécurité. Il s'agit principalement des caractéristiques géométriques de la route qui ne répondent plus aux normes actuelles du MTQ et du nombre d'accidents encourus dans ce secteur de la route 367.

Comme il a été mentionné précédemment, le tronçon à l'étude de la route 367 est caractérisé par un tracé sinueux et ondulé comportant des statistiques d'accidents élevées dont la majorité se concentrent aux carrefours. Les principales intersections de ce tronçon sont celles de la route 358 en direction est (chemin Notre-Dame), du rang Petit-Capsa et de la route Grand-Capsa (route 358 en direction ouest). Voir à la figure 2 les points où les accidents se sont produits pour les années 2003 à 2005.

Par ailleurs, dans son Plan de transport de l'agglomération de la Capitale-Nationale du Québec, le MTQ identifie comme principales orientations spécifiques d'assurer une meilleure gestion des corridors routiers en instaurant un contrôle plus rigoureux des accès et une utilisation du sol correspondant à leur fonction particulière. L'objectif que poursuit le MTQ en améliorant la gestion des axes routiers sous sa responsabilité est de préserver la sécurité tout en permettant un meilleur accès à l'ensemble du territoire.

Ainsi, même si cette section de la route 367 à l'étude ne faisait pas partie de la zone retenue pour le Plan de transport de Portneuf, le MTQ confirmait, dans son plan d'action déposé en novembre 2002, son implication dans la réalisation d'une étude d'impact pour ce projet compte tenu de sa proximité et des liens évidents de transport entre ces territoires.

Un autre élément de la problématique soulevé dans le secteur de la route 367 est l'étroitesse des voies et l'absence d'accotement rendant d'autant plus difficile la circulation des cyclistes et des piétons dans le secteur.

À ce sujet, il est à souligner que les représentants municipaux sont particulièrement préoccupés par la circulation sécuritaire des cyclistes sur la route 367 puisque beaucoup d'adeptes du vélo empruntent cette route qui a été identifiée comme projet de lien régional de la Route Verte. Ces cyclistes circulent en provenance et en destination des rangs de la zone d'étude, de la piste cyclable Jacques-Cartier/Portneuf empruntant l'ancienne voie ferrée accessible par Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ou par le Chemin du Roy (route 138).

Ce constat a donc justifié une analyse plus approfondie de la problématique et a amené le MTQ à considérer plusieurs options de réaménagement, dont la possibilité de contourner tout le secteur de la route 367 à l'étude afin de remédier aux difficultés identifiées.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet à l'étude vise à optimiser la fluidité de la circulation, à améliorer substantiellement la sécurité routière sur cet axe et à régler les différents problèmes de transport existants.

Les actions privilégiées par le MTQ pour solutionner à long terme les problématiques mentionnées sont :

- construire une nouvelle route en contournement au secteur étudié pour améliorer la fluidité de la circulation, la géométrie déficiente et la sécurité routière;
- implanter une voie lente ascendante pour les véhicules lourds vers le nord afin de protéger la capacité future de la route et de favoriser la fluidité de la circulation dans une région où le transport des marchandises s'effectue principalement par la route.

1.2.1 Description des caractéristiques techniques du projet

Le projet a fait l'objet d'une analyse des besoins (étude d'opportunité, 1996) dans laquelle plusieurs variantes de contournement ont été analysées pour mener au choix du tracé optimal (voir sections 1.2.2 et 1.2.3).

À la suite de cette analyse, le MTQ a proposé un nouveau tronçon pour la route 367 possédant les caractéristiques techniques suivantes :

- la construction d'une nouvelle route d'une longueur de 3,7 km ayant une emprise moyenne de 42 m de large;
- une vitesse de conception de 100 km/h pour une vitesse affichée de 90 km/h;
- deux voies de roulement de 3,5 m de large chacune;
- des accotements de 2,5 m de large chacun dont la moitié sera pavée;
- des pentes ascendantes et descendantes de 8 % au maximum;
- une voie de virage à gauche à l'intersection du chemin Notre-Dame et une voie de virage à gauche à l'intersection de la route Grand-Capsa;
- l'aménagement d'une voie lente à partir du chemin Notre-Dame vers la route Grand-Capsa (chaînage 7+420 à 5+200);
- une distance minimale de visibilité d'arrêt de 200 m;
- une distance minimale de visibilité aux carrefours de 295 m;
- la construction d'un pont d'étagement au-dessus de la nouvelle route 367 pour maintenir la circulation locale, avec un dégagement latéral sous ce dernier de 6 m des voies de circulation et un dégagement vertical de 5 m;
- la construction d'une bretelle d'entrée en direction sud, au croisement étagé de la route 367 actuelle et de la route 367 projetée;
- le réaménagement des intersections du chemin Notre-Dame et de la route Grand-Capsa;
- l'aménagement d'un cul-de-sac au sud de la route 367 actuelle;
- le talus extérieur doté de pentes 3H : 1V et le talus de déblai, de pentes 2H : 1V;
- l'aménagement de fossés longitudinaux pour le drainage.

Il est à noter que, lors de fortes pluies, certains problèmes récurrents d'inondation sont présents sur la route. Aussi, afin de retenir les eaux de drainage de la route et de ralentir la vitesse d'écoulement des eaux vers les cours d'eau, deux bassins de rétention seraient aussi installés dans le secteur du chemin Notre-Dame et celui de la route Grand-Capsa.

Le tracé proposé présentera un profil en travers de type « C ». Ce tracé respecte les normes techniques du MTQ. De plus, le MTQ entend imposer des servitudes de non-accès de manière à

limiter les accès à la desserte des lots forestiers et agricoles seulement. Les accès résidentiels ne seront donc pas permis sur la nouvelle section de route.

Le coût de construction de la nouvelle section de la route 367 s'élèverait à 11,8 M\$.

Compte tenu des problèmes de sécurité importants et du nombre élevé d'accidents qui se produisent dans le secteur, la Direction de la Capitale-Nationale du MTQ considère le projet de réaménagement de la route 367 comme parmi ses premières priorités et tient à le privilégier dans sa programmation d'ensemble. Les travaux devraient s'échelonner sur deux années et débiteront le plus rapidement possible après l'obtention des autorisations gouvernementales.

1.2.2 Variantes étudiées

Une première analyse sommaire, réalisée en 1999, a conduit à l'identification de huit variantes de réaménagement ou de relocalisation de la route 367 dont deux de réaménagement de la route dans l'axe actuel et six de contournement.

Ces variantes ont été analysées selon une approche multicritères par un comité technique multidisciplinaire conjoint composé de professionnels du MTQ, des municipalités concernées et de la MRC de La Jacques-Cartier en fonction de critères convenus. Les critères reflétaient les objectifs du projet, soit la sécurité et la fonctionnalité de la route (type et gravité des accidents, développement et accès à la route, transport scolaire, cyclistes et piétons), les impacts sur les milieux naturel et humain (agriculture, forêt, paysage, milieu bâti, qualité de vie, milieu sonore) ainsi qu'une estimation préliminaire des coûts et de la faisabilité du projet (topographie et nature des sols).

L'analyse de ces variantes a démontré que les variantes de contournement étaient efficaces pour répondre aux objectifs du projet, soit l'amélioration de la sécurité et le maintien de la fonctionnalité de la route 367, mais aussi en termes d'amélioration de la qualité de vie et du climat sonore pour les résidants. Une variante de contournement permet entre autres de départer l'importante circulation de transit présente dans ce secteur de la circulation locale.

À la suite de cette analyse et pour les besoins de l'étude d'impact, trois variantes ont été retenues aux fins de comparaison. Il s'agit d'une variante de réaménagement dans l'axe actuel de même que les deux variantes de contournement répondant le mieux aux objectifs techniques du MTQ dont une variante située à l'ouest et une située à l'est de la route existante (voir la figure 3, en annexe 3). Ces variantes ont été analysées, sur la base de critères technico-économiques et environnementaux, de manière à valider le tracé de moindre résistance.

1.2.3 Description des variantes de tracé retenues aux fins de comparaison

Variante A : Statu quo amélioré

La variante A vise à conserver la route 367 dans son emprise actuelle, mais en diminuant la limite de vitesse affichée à 70 km/h au lieu de 90 km/h.

Les travaux nécessaires pour la rendre conforme aux normes du MTQ consistent à refaire les fondations, à corriger les profils déficients et à réaménager les intersections du chemin Notre-Dame, du rang Petit-Capsa et de la route Grand-Capsa.

Variante B : Relocalisation de la route à l'ouest du tracé actuel

La variante B vise à réaménager le tronçon de la route 367 à l'ouest de la route actuelle. À partir de la voie ferrée, la route 367 serait détournée vers l'ouest afin d'éviter un premier secteur bâti. À partir du rang Petit-Capsa, la route projetée suivrait un nouveau corridor parallèle à l'ouest de la route existante pour revenir dans l'axe actuel à l'intersection de la route Grand-Capsa.

Sur cette voie de contournement, il n'y aurait aucun accès à la route sur toute la longueur, mis à part les chemins forestiers et agricoles, de manière à répondre aux objectifs de gestion du corridor routier. Trois carrefours seraient réaménagés de manière à répondre aux normes. Il s'agit des intersections du chemin Notre-Dame, du rang Petit-Capsa et de la route Grand-Capsa. Une voie auxiliaire pour les véhicules lents serait également aménagée ainsi qu'un cul-de-sac sur la route 367 actuelle, au nord de la voie ferrée.

Variante C : Relocalisation de la route à l'est du tracé actuel

La variante C vise à réaménager le tronçon de la route 367 à l'est de la route actuelle. Elle résulte de la combinaison de deux variantes proposées au départ en 1999. À partir de la voie ferrée, la variante C emprunterait le même tracé que la variante B jusqu'au niveau de l'intersection du chemin Notre-Dame. La variante C viendrait par la suite croiser la route 367 actuelle, ce qui nécessiterait l'aménagement d'un viaduc, pour suivre un nouveau corridor à l'est et revenir sur le tracé actuel à l'intersection de la route Grand-Capsa qui serait réaménagée. Cette variante comprend aussi une bretelle d'entrée sur la nouvelle route 367 à partir de la route 367 actuelle (entre le rang Petit-Capsa et le chemin Notre-Dame). L'addition de cette bretelle vise le maintien d'un niveau de service adéquat pour le virage à gauche à l'intersection de la route 367 avec le chemin Notre-Dame.

Tout comme pour la variante B, un non-accès serait imposé sur cette voie de contournement mis à part les accès aux lots forestiers et agricoles. Un cul-de-sac serait aménagé au début du contournement. Ce nouveau lien routier permettrait de réaménager les intersections du chemin Notre-Dame et de la route Grand-Capsa. La variante C comporterait aussi une voie lente à partir du chemin Notre-Dame vers la route Grand-Capsa.

1.3 Comparaison des variantes

L'exercice de comparaison des variantes effectuée par le MTQ a permis de faire ressortir que les deux variantes de contournement (B et C) répondent aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de maintien de la fluidité de la circulation. La variante C présente une caractéristique de sécurité supplémentaire car les usagers de la route ont une intersection de moins à traverser sur le parcours.

En ce qui concerne les résistances environnementales et les impacts sur les milieux naturel et humain, la variante C est la variante de contournement ayant le moins d'impact. En effet, la variante C présente moins d'inconvénients au niveau des exploitations agricoles que la

variante B. En termes de superficie, la variante C entraînerait près de la moitié moins des pertes de terre agricole cultivée que la variante B. De plus, un nombre moins important de propriétés agricoles seraient fractionnées.

La variante C est aussi beaucoup plus éloignée d'une proportion importante de résidences que la variante B, soit pour tout le tronçon de la route entre l'ancienne route 367 et la route Grand-Capsa. Une route, selon le tracé B, occasionnerait des nuisances (bruit, poussière, modifications du champ visuel) beaucoup plus significatives pour les résidents de ce secteur qu'une route construite plus à l'est (variante C) dans le secteur boisé.

Le MTQ conclut que, malgré le fait que la variante C touche directement trois résidences de plus et nécessite également le déboisement d'une superficie plus importante de terrain, ses avantages concernant l'amélioration de la qualité de vie des riverains et la diminution des nuisances sont supérieurs à ses inconvénients. Ces derniers touchent moins fortement les éléments dont la résistance environnementale est forte ou moyenne (terres agricoles cultivées : résistance très forte; déboisement : résistance moyenne).

Il est à noter qu'une voie de contournement dans ce secteur répondrait mieux à la vocation de transit de la route 367 et que la route actuelle serait rétrocédée aux municipalités touchées. En devenant une route locale libérée de la circulation de transit (avec vitesse affichée de 50 ou 70 km/h) et adaptée à la population locale, l'ancienne route 367 serait ainsi beaucoup plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

Quant à la variante A, elle a été rejetée car elle ne permettait pas de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité. Concrètement, le bilan de sécurité pourrait même être détérioré en favorisant, par des corrections minimales des courbes et butons, l'augmentation de la vitesse pratiquée. De plus, puisque les caractéristiques contraignantes de la route (deux intersections localisées dans des courbes prononcées et de nombreuses entrées charretières) seraient conservées, les possibilités de conflits avec la circulation locale et les risques et la gravité des accidents pourraient être augmentés.

Soulignons que même en diminuant la vitesse à 70 km/h, les risques pour le transport scolaire, les cyclistes et les piétons demeureraient élevés. En effet, ces usagers ne pourraient pas circuler de façon sûre en raison de l'incapacité d'aménager des accotements sécuritaires sur tout le tracé actuel et des débits de circulation qui demeureraient toujours aussi élevés. Somme toute, cela contribuerait à donner un faux sentiment de sécurité aux riverains et éventuellement à aggraver le bilan de sécurité.

Enfin, la variante A, qui nécessite elle aussi des investissements majeurs, aurait également des impacts importants sur le milieu humain. À cet effet, même si les travaux de la variante A sont presque totalement dans l'emprise actuelle, quatre résidences seraient tout de même touchées par le réaménagement des intersections. Toutefois, les travaux associés à la variante A demeurant pour l'essentiel dans l'emprise de la route actuelle, le milieu naturel subirait peu d'impacts.

À la suite de son analyse de ces variantes, le MTQ a donc retenu la variante C (relocalisation de la route à l'est du tracé actuel) pour l'analyse environnementale détaillée des impacts.

Le tableau 1 présente la synthèse de la comparaison des variantes tirée de l'étude d'impact.

TABLEAU 1 : SYNTHÈSE DE LA COMPARAISON DES VARIANTES

Tableau 3.1 Synthèse de la comparaison des variantes.			
Composantes	Variante A	Variante B	Variante C
COMPARAISON TECHNICO-ÉCONOMIQUE			
• Coût (M\$)	6,5	6	8,3
• Amélioration de la sécurité routière et de la fonctionnalité de la route et gestion des accès	non	oui	oui
• Intersection	3	3	2
COMPARAISON ENVIRONNEMENTALE			
Milieu naturel			
• Couvert forestier touché (m²)	0	89 500	125 000
• Exploitation agricole touchée (m²)	0	47 000	26 000
• Exploitation acéricole touchée (m²)	0	8 000	11 000
Milieu humain			
• Nombre de résidences touchées	4	2	5
• Nombre de commerces touchés	1	0	0
• Nombre de logis avec un degré de perturbation (sonore) acceptable à l'ouverture en 2007	8	70	80
• Nombre de logis avec un degré de perturbation (sonore) moyen et fort.	100	13	18
• Modification marquée du caractère du paysage	non	oui paysage agricole	Oui paysages forestier et bâti
• Modification marquée du champ visuel des riverains	non	oui plus généralisée (agricole, arrière-cour, intersections)	oui plus localisée (croisement étagé, intersections, bretelle)

Source : Résumé de l'étude d'impact, Tableau 3.1, p. 29.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Cette section traite de l'analyse des différents enjeux associés à la réalisation du projet. Elle contient une appréciation de la raison d'être du projet et du choix des variantes étudiées, puis du principal enjeu associé à la réalisation du projet, soit la sécurité routière. D'autres impacts portant sur le milieu humain et naturel sont également analysés. Ces impacts du projet ont été révélés par l'étude d'impact du MTQ ou par la consultation gouvernementale, la médiation environnementale et l'audience publique. Considérés comme des enjeux découlant de la réalisation du projet, ces impacts touchent des éléments significatifs de l'environnement naturel et humain et, de ce fait, méritent une certaine attention pour la prise de décision gouvernementale.

2.1 Appréciation de la raison d'être du projet

Tel que vu précédemment, la raison d'être du projet s'articule principalement autour de la nécessité d'intervenir en raison du nombre élevé et de la gravité des accidents observés dans le secteur. Cela s'explique notamment par le grand nombre d'accès, la vitesse des utilisateurs, la difficulté d'effectuer des dépassements, les conflits entre la circulation locale et de transit et les déficiences géométriques de la route. Cette nécessité d'intervenir s'inscrit également dans un contexte où le volume de circulation sur le tronçon à l'étude est en augmentation constante et où l'on retrouve un écoulement à haute densité affectant la fonctionnalité de la route.

Les données présentées dans l'étude d'impact concernant le taux d'accidents démontrent que, dans sa configuration actuelle, cette section de la route 367 est effectivement problématique et ne répond pas aux normes actuelles pour ce type de route. Ainsi, la route ne répond plus aux impératifs de circulation associés à sa vocation de route régionale de transit et de desserte touristique. Enfin, la qualité de vie (climat sonore) des résidants, qui se sont graduellement installés de part et d'autre de la route, est grandement affectée par la présence de l'infrastructure.

Le projet, tel que présenté dans l'étude d'impact, a été élaboré en collaboration avec les partenaires municipaux concernés. Il existe donc un large consensus municipal en faveur du réaménagement de la route 367. Les municipalités desservies au nord souhaitent un lien routier fluide et sécuritaire les reliant notamment à la CMQ. Les municipalités et MRC concernées attendent sa concrétisation depuis plusieurs années et considèrent important de réaliser ce projet dans les plus brefs délais afin d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains.

Constat relatif à la raison d'être du projet

L'examen de la raison d'être du projet conduit l'équipe d'analyse du MDDEP à conclure que ce projet est justifié et qu'il est pertinent d'intervenir dans le secteur de la route 367 situé entre la voie ferrée et la route Grand-Capsa, principalement pour des raisons de sécurité routière.

L'exposition aux risques d'accidents est élevée dans ce secteur et plusieurs facteurs en sont la cause. Le MTQ considère que la réalisation du projet améliorera la sécurité routière, réduira le nombre et la gravité des accidents,

diminuera les manoeuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit et améliorera la fluidité de la circulation.

À l'instar du MTQ, l'équipe d'analyse estime que les améliorations proposées pour certains carrefours et le segment à l'étude de la route 367 sont devenues nécessaires et urgentes et amélioreraient la sécurité pour tous les types d'usagers et plus particulièrement pour les riverains.

2.2 Analyse des variantes

L'analyse des variantes fait partie intégrante du processus d'évaluation environnementale. Au départ, l'étude d'impact soumise par le MTQ présentait trois variantes constituant autant d'options devant permettre de régler les problématiques identifiées pour le tronçon à l'étude. Ces options ont été analysées en fonction de leurs avantages et de leurs inconvénients, tant sur le plan des aspects techniques qu'environnementaux.

Les principaux aspects comparés par le MTQ afin de déterminer la variante optimale permettant la sécurité maximale pour les usagers de la route sont des composantes technico-économiques (coûts, sécurité routière, fonctionnalité, accès, intersection), du milieu naturel (couvert forestier, exploitation agricole et acéricole) et du milieu humain (expropriations, climat sonore, paysage).

Constat relatif à l'analyse des variantes

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que, de façon générale, les éléments retenus par le MTQ pour effectuer son analyse détaillée des variantes sont adéquats. À cet égard, l'étude détaillée des variantes, selon les critères retenus par le MTQ, nous permet de conclure que ce dernier a retenu le tracé qui répond le mieux à ses objectifs de sécurité et à ceux des divers intervenants municipaux et régionaux tout en présentant les impacts sur l'environnement les moins importants.

D'après notre analyse, la réalisation du projet de réaménagement de la route 367 selon la variante C aura pour effet d'améliorer de façon notable la situation actuelle tant sur le plan de la sécurité des usagers que sur le plan de la qualité de vie des riverains. De plus, la sécurité de même que la fonctionnalité de la route sont améliorées, autant pour la portion actuelle contournée que pour la nouvelle voie de contournement.

Ainsi, à la lumière des informations fournies dans l'étude d'impact et de la description des composantes du projet réalisée par le MTQ, l'équipe d'analyse du MDDEP est en accord avec le choix de cette variante. La variante retenue est celle qui répond le mieux aux objectifs de sécurité et qui est le plus acceptable sur le plan environnemental sous réserve de l'application des recommandations formulées au présent rapport.

2.3 Choix des enjeux

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à apporter un éclairage à la recommandation de la ministre et à la décision du gouvernement. Tel que vu lors de la comparaison des variantes, des impacts sur les milieux humain et naturel sont inévitables. Ces impacts, selon leur importance, peuvent se traduire en termes d'enjeux du projet.

Ainsi, lors du traitement du dossier, plusieurs enjeux de nature diverse ont été soulevés par l'initiateur de projet et par les experts consultés. Il est à noter que ces enjeux peuvent diverger considérablement des objectifs du projet ou des composantes retenues par l'initiateur dans le cadre de l'analyse comparative des variantes et qu'ils n'ont pas tous la même portée. Ainsi, certains peuvent affecter l'ensemble de la population environnante ou le milieu biophysique, alors que d'autres ont une portée plus limitée.

Les principaux enjeux de ce projet identifiés par l'équipe d'analyse du MDDEP concernent la sécurité des usagers et des riverains, l'amélioration de la qualité de vie des riverains (milieu bâti, climat sonore) et la préservation du territoire et des activités agricoles.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Améliorer la sécurité pour tous les types d'usagers

L'aspect de la sécurité concerne plusieurs types d'usagers : les automobilistes, les riverains, les cyclistes et les piétons. Ces deux derniers types d'usagers représentent une clientèle particulièrement vulnérable.

La sécurité routière constitue un enjeu majeur de ce projet en raison des débits de circulation élevés dans ce secteur de la route 367, des caractéristiques géométriques défavorables, des carrefours situés dans des courbes et des nombreux accès présents à l'intérieur du tronçon à l'étude.

Il a aussi été discuté précédemment que le développement résidentiel des abords de la route 367 dans le secteur à l'étude contribue à la perte de fonctionnalité et à l'aggravation des problèmes de sécurité pour les divers usagers et les riverains. De plus, la vocation de la route 367 comme desserte touristique qui relie de nombreux sites récréatifs et de villégiature fait en sorte que cette route attire bon nombre d'amateurs de la pratique du vélo.

À cet égard, la route 367 ne possède pas d'aménagement réservé aux cyclistes, mais elle est utilisée par bon nombre d'entre eux puisqu'elle permet de rejoindre trois circuits de la Route Verte, soit le Chemin du Roy (route 138) reliant Saint-Augustin-de-Desmaures à Sainte-Anne-de-la-Pérade, l'extrémité ouest du Corridor du Littoral reliant Saint-Augustin-de-Desmaures à Cap-Rouge et la piste cyclable Jacques-Cartier/Portneuf menant à Rivière-à-Pierre ou au Corridor des Cheminots.

Toutefois, la circulation des cyclistes dans le secteur est difficile. Cette difficulté est liée à la configuration de la route (pertes de visibilité), à l'absence d'accotement de même qu'au débit et à la vitesse des automobiles. De plus, actuellement, il n'existe pas d'alternative pour les résidents du secteur (cyclistes et piétons) leur permettant de circuler de façon sécuritaire sur une section de

route plus locale avec des débits de circulation et des vitesses qui seraient beaucoup moins élevés.

En effet, présentement, il s'avère particulièrement hasardeux de circuler avec un enfant sur la route 367. Mentionnons à cet égard que, selon le Code de la sécurité routière (article 491), un enfant ne peut circuler seul à bicyclette sur la route 367 sans être accompagné d'un adulte en raison de la vitesse affichée de 90 km/h.

Malgré cela, les avis sont partagés dans le public en ce qui concerne l'aspect de la sécurité. Ainsi, les municipalités et MRC concernées sont en accord avec le fait que le projet sera positif pour améliorer la sécurité des usagers. Des demandes répétées ont été adressées au MTQ de la part des intervenants municipaux afin de corriger la sécurité déficiente sur ce tronçon et pour que la route 367 retrouve sa fonction première de route régionale avec un niveau d'efficacité acceptable.

Pourtant, certains riverains ne partagent pas cette vision et craignent, au contraire, que le bilan des accidents ne s'alourdisse en raison de la configuration de la nouvelle route qui, selon eux, favorisera une vitesse encore plus élevée et en conséquence une augmentation des accidents. Les points de raccordement du contournement (extrémités du projet) à la route actuelle préoccupent particulièrement les riverains situés près de ces secteurs.

Afin de limiter ces impacts éventuels sur la sécurité des usagers et des riverains, le MTQ propose des mesures d'atténuation visant à maintenir un niveau de sécurité adéquat pendant et après les travaux de construction.

Pour l'ensemble de la route, la libre circulation des véhicules sera maintenue et une signalisation routière adéquate sera installée pour assurer la sécurité des usagers en tout temps.

Notons cependant que l'aménagement de bande ou de piste cyclable séparée de la chaussée n'a pas été envisagé par le MTQ dans aucune des variantes analysées dans le cadre de la planification de ce projet de réaménagement de la route 367. Cependant, dans tous les cas, le projet prévoit le pavage des accotements sur une largeur de 1,5 m, ce qui peut contribuer à améliorer sensiblement les conditions de sécurité pour les cyclistes qui y circuleront.

Il est cependant à noter que les variantes de contournement (B et C) incluent deux raccordements qui permettent aux cyclistes de circuler sur l'ancienne route 367 de façon plus sécuritaire en raison du fait que le débit y sera beaucoup moins important et que la vitesse y sera réduite.

Compte tenu de ces éléments, des impacts positifs concernant de façon particulière l'amélioration de la sécurité pour les usagers les plus vulnérables sont attendus après la réalisation du projet.

Globalement, le tracé de contournement proposé aura des impacts positifs sur l'amélioration de la sécurité en éliminant les problèmes de visibilité dus à la configuration déficiente de la route (courbes, pentes et intersections) et en diminuant de façon considérable les risques de conflits occasionnés par les nombreux accès ainsi que la circulation locale et de transit.

Le MTQ anticipe une réduction notable du nombre d'accidents annuels après la réalisation du projet de 50 %.

Premier constat relatif à la sécurité

L'équipe d'analyse est d'avis qu'il n'est pas possible, compte tenu de la vocation de la route, des contraintes géométriques, du développement des abords et des conditions de circulation actuelles et futures, d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains de la route 367 en mettant en place des mesures ponctuelles ou en réaménageant la route 367 dans l'axe actuel.

De fait, bien que la vitesse soit un facteur souvent mis en cause dans le cas des accidents routiers, plusieurs autres facteurs de risque contribuent au bilan négatif de la sécurité sur cette route : visibilité réduite, nombreux accès riverains, DJMA élevé, etc.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'en permettant de séparer la circulation de transit de la circulation locale, le projet éliminera plusieurs des facteurs de risque qui se retrouvent sur la route actuelle. Ainsi, même si la vitesse pratiquée sur le nouveau tronçon par les automobilistes demeurera toujours élevée, elle sera plus stable et les usagers seront moins exposés aux risques découlant de plusieurs facteurs combinés (ceux-ci ayant été éliminés en bonne partie).

Enfin, compte tenu de l'importance accordée à l'aspect de la sécurité dans ce dossier, l'équipe d'analyse juge qu'il serait opportun d'obtenir un bilan des accidents routiers trois ans suivant la fin des travaux sur l'ancien et le nouveau tronçon. Si les prédictions ne s'avéraient pas justes, le MTQ devra en expliquer les raisons et proposer de nouvelles mesures visant l'atteinte des objectifs du projet de réduire de 50 % le nombre d'accidents annuels sur ce tronçon.

En devenant une route locale adaptée pour la population et la circulation locales, l'ancienne route 367 deviendrait aussi plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Les cyclistes en destination des attraits touristiques localisés au nord de cette portion de route pourront alors profiter d'un circuit cycliste beaucoup plus sécuritaire en empruntant l'ancienne route 367 jusqu'à l'intersection de la route Grand-Capsa.

Il y aura également une amélioration de la sécurité pour la desserte du transport scolaire et pour les cyclistes désirant circuler sur la voie de contournement en raison des accotements qui seront pavés.

Signalons que, pendant la construction du nouveau tronçon, la circulation sur la route 367 sera perturbée à la fois au droit des entrées et des sorties du tronçon de même que par un achalandage accru de camions lourds dans la zone d'étude. En effet, l'augmentation du nombre de véhicules lourds sur la route risque de perturber la circulation locale, mais aussi celle touristique, en plus d'entraîner des difficultés d'accès aux propriétés privées localisées dans ce secteur.

A cet égard, le MTQ s'est engagé à établir un plan de communication (télécopieur, téléphone, courriel) et à informer les résidents concernés par les travaux dans les zones sensibles de

l'évolution du chantier et des restrictions à la circulation (circulation à contresens, signaleur, etc.). À cet effet, une réunion d'information à laquelle seront convoqués les résidants des zones sensibles se tiendra avant le début des travaux.

De plus, les résidants pourront communiquer avec le responsable du Service de liaison avec les partenaires et usagers de la Direction de la Capitale-Nationale du MTQ pour formuler un commentaire, une plainte ou obtenir des renseignements.

Second constat relatif à la sécurité

La route 367 présente actuellement plusieurs facteurs d'insécurité pour la pratique récréative du vélo (accotements non pavés, vitesse élevée des automobilistes, etc.). Le pavage des accotements sur le nouveau tronçon et la réduction de la vitesse sur l'ancien tronçon favoriseront une amélioration de la sécurité pour les cyclistes. Toutefois, l'équipe d'analyse est d'avis que la mise en place par le MTQ de mesures incitatives, comme de l'affichage, visant spécifiquement l'amélioration de la sécurité des cyclistes, devrait être favorisée.

2.4.2 Préserver la qualité de vie des riverains

En regard de ce projet, deux aspects sont à considérer en ce qui concerne la qualité de vie des riverains. Il s'agit des impacts sur le milieu bâti et sur le climat sonore.

2.4.2.1 Milieu bâti

Les résidences sont situées de part et d'autre de la route 367. Le cadre bâti présent aux abords de la route 367 est de style hétéroclite et ne comprend que quelques bâtiments de style plus ancien. Un nombre considérable d'habitations ont été construites en zone agricole le long des principales routes et rangs et constituent un véritable ruban de développement à faible densité.

Avec la pression pour le développement, les abords de la route 367 ont fait l'objet de lotissement résidentiel de sorte qu'on dénombrait, lors des analyses réalisées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, 170 accès (environ 40 accès/km) aux abords de la route 367 et des intersections du chemin Notre-Dame, du rang Petit-Capsa et de la route Grand-Capsa. Deux bâtiments sont d'usage commercial. Il s'agit d'une résidence pour personnes en difficulté et d'une station-service desservant une clientèle locale. Une trentaine de lots constructibles sont vacants.

L'impact du projet de réaménagement de la route 367 sur le milieu bâti peut être occasionné par un rapprochement de la chaussée ou de l'emprise. Un bâtiment pourrait alors se retrouver à l'intérieur ou hors de la nouvelle emprise.

Au total, une trentaine de propriétés (lots) seraient touchées par le nouveau tracé et son emprise. À l'extrémité sud et nord du projet et au croisement étagé, des lots à usages résidentiels sont touchés. À cet égard, le projet nécessite la relocalisation ou l'acquisition de cinq résidences localisées aux adresses suivantes : 1482, 1494, 1495, 1996 et 2000 de la route de Fossambault. Si l'espace est suffisant sur certaines des propriétés, les bâtiments (résidence, garage, remise) et les

infrastructures connexes (puits, puisard, etc.) pourraient être déplacés à l'intérieur des limites de la propriété.

Outre les résidences touchées par une expropriation ou une relocalisation, les autres propriétés seront affectées par une diminution de leur superficie. Toutefois, à la suite du réaménagement de la route, aucun lot en bordure de la route 367 ne deviendrait d'une superficie inférieure à celle requise normalement par les règlements municipaux en vigueur.

Face à ces impacts, certains propriétaires riverains craignent que leur qualité de vie ne soit affectée par le projet. Pour certains, la perte d'une partie de leur propriété constitue une atteinte irrémédiable à leur qualité de vie qui sera difficile à combler, même par l'application des mesures de compensation offertes par le MTQ.

Les propriétaires touchés par un rapprochement redoutent la présence d'une emprise routière « à la porte » de leur maison et la perte d'aménagement paysager. Ils appréhendent une dévalorisation de leur demeure même si (d'après les autorités municipales) l'évaluation municipale se trouvera peu modifiée. Le stress, la diminution de la qualité de vie et éventuellement une perte financière lors de la vente de la propriété sont des conséquences attendues dans ce cas par les propriétaires.

Afin de limiter les conséquences négatives du projet sur le milieu bâti, plusieurs mesures d'atténuation ou de compensation sont prévues dans l'étude d'impact. Selon le cas, le bâtiment pourrait être relocalisé sur la partie résiduelle du lot du propriétaire ou sur un autre terrain lui appartenant. Le MTQ pourrait aussi, selon les pouvoirs d'expropriation que la loi lui confère, acquérir un terrain dans le voisinage immédiat afin de rétablir la situation du propriétaire.

En ce qui concerne le rapprochement de l'emprise projetée de certains bâtiments, ceux-ci pourraient être acquis, relocalisés ou simplement demeurer sur place en réaménageant l'ensemble de la propriété.

Pendant les travaux de construction et en fonction de leur localisation, la qualité de vie de plusieurs riverains sera plus ou moins affectée par le bruit du chantier et la poussière. Toutefois, ces inconvénients seront limités à la période de construction et des mesures d'atténuation visant à les limiter sont proposées dans l'étude d'impact. Par ailleurs, le MTQ a pris des engagements spécifiques à l'égard de certains propriétaires lors de la médiation environnementale concernant diverses nuisances qui pourraient survenir pendant les travaux de construction.

L'initiateur assurera la surveillance environnementale pendant toute la durée des travaux. Cette surveillance consistera à assurer le respect des engagements et des obligations en matière de protection de l'environnement et à veiller au respect des lois et des règlements applicables. Les mesures d'atténuation correspondant à chacune des étapes du projet seront explicitées dans les plans et devis de construction.

Constat relatif au milieu bâti

Le développement graduel du cadre bâti aux abords de la route 367 a somme toute contribué à la détérioration du bilan de sécurité et a favorisé

l'augmentation des risques d'accidents et du nombre de conflits entre les riverains et les autres usagers de la route.

Le nombre relativement restreint d'acquisitions résidentielles et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront minimisés pour la majorité des résidents.

L'équipe d'analyse est d'avis que le respect des mesures d'atténuation proposées et des engagements du MTQ à l'égard des riverains sera de nature à minimiser les impacts négatifs sur leur qualité de vie et sur le milieu bâti.

2.4.2.2 Climat sonore

Climat sonore en phase de construction

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit équivalents ($L_{Aeq, 12\text{ h}}$) provenant d'un chantier de construction ne dépassent pas le niveau équivalent du bruit ambiant ($L_{Aeq, 12\text{ h}}$), tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle.

Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à respecter est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation du bruit afin de limiter le plus possible ces dépassements. Ces objectifs devraient servir, dans la mesure du possible, de références à l'initiateur afin de contrôler le bruit pendant la phase de construction du projet.

Dégradation du climat sonore pour des résidents

En période de construction, l'utilisation de la machinerie lourde contribuera à augmenter le niveau sonore dans les zones résidentielles et dans les secteurs avoisinants. Selon la distance des récepteurs, ce niveau pourra ainsi varier de 50 à 80 dB(A).

Les propriétés sises au 1293 et au 1381 de la route de Fossambault sont toutes deux situées sur la portion de la route 367 qui serait convertie en rue municipale à la suite de la réalisation du projet et qui connaîtra une réduction marquée du trafic routier. Les propriétaires sont des requérants de l'audience publique.

Ainsi, les propriétaires du 1293 ont soulevé lors de la médiation que l'arrière de leur propriété serait adjacent à la nouvelle route 367 et qu'une portion importante de la cour arrière serait acquise pour laisser place à la nouvelle emprise routière. En substance, les propriétaires craignent que le réaménagement de la route 367 n'entraîne une dégradation marquée de leur qualité de vie plutôt qu'une amélioration.

Quant aux propriétaires du 1381, ils craignent que, puisque leur résidence sera relativement près de la nouvelle route 367 et dans l'axe des nouvelles bretelles d'accès et du viaduc projeté, le

réaménagement dans ce secteur entraîne une dégradation sensible de leur qualité de vie. Ils appréhendent un impact sonore important en phase de construction sur l'arrière et le côté droit de leur propriété ainsi que l'accumulation de poussières. Ils s'inquiètent également de la sécurité sur la route 367 dans les conditions actuelles, notamment en ce qui a trait au transport scolaire.

Afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie des riverains et plus spécifiquement sur le climat sonore dans les zones sensibles pendant la période de construction, le MTQ a prévu des mesures d'atténuation. Un programme de surveillance environnementale est proposé dans l'étude d'impact. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores périodiques aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces zones sensibles sont principalement localisées aux deux extrémités du tracé de contournement ainsi qu'au croisement. Les propriétés situées au 1381 et au 1293 de la route de Fossambault sont localisées dans une zone sensible identifiée par le MTQ. Selon les ententes intervenues en cours de médiation entre le MTQ et les propriétaires, un point de relevé sonore sera localisé à chacun de ces endroits. Le MTQ s'est engagé à respecter ces ententes.

Aux endroits où un impact moyen est appréhendé sur le climat sonore, il est prévu de mettre en place, avant le début des travaux de construction de la route comme telle, l'écran antibruit sous forme de mur, de butte de terre ou d'une combinaison des deux afin d'atténuer les impacts sur le climat sonore pendant la construction. Cet écran antibruit servira aussi d'écran visuel pour les résidences situées dans le secteur sud de la zone d'étude (cul-de-sac). Il s'harmonisera avec le caractère naturel du paysage environnant. Celui-ci sera conçu de manière à minimiser le déboisement requis pour son implantation.

Le MTQ prévoit aviser les résidants concernés des horaires prévus pour les travaux nuisibles. De plus, les travaux seront effectués entre 7 h et 18 h, les jours de semaine, et ce, conformément à la réglementation municipale sur le bruit.

Spécifiquement, pour la nuit (18 h à 7 h), il n'y aura aucuns travaux à proximité des zones sensibles et le bruit provenant du chantier de construction à l'extérieur de ce périmètre ne devra pas être perceptible pour les résidants des zones sensibles.

Dans le cas de manquement à ces spécifications, le MTQ s'engage à prendre des mesures auprès de l'entrepreneur afin qu'il respecte les conditions d'un éventuel décret. Cependant, le MTQ ne fait aucune référence aux niveaux sonores préconisés dans les politiques sectorielles du MDDEP, soit les lignes directrices pour les chantiers de construction présentées en début de section.

Constat relatif au climat sonore en période de construction

L'équipe d'analyse recommande qu'à l'instar de la pratique développée par le MTQ dans le cadre de la réalisation de projets récents, un devis spécifique de gestion du bruit sur le chantier relatif au présent projet soit élaboré. Ce devis doit indiquer que les objectifs du MDDEP pendant les travaux de construction doivent être respectés. L'entrepreneur, par le biais de son programme détaillé de contrôle du bruit, aura à démontrer si ces objectifs pourront ou non être techniquement et raisonnablement réalisés, et ce, pour les différents secteurs sensibles touchés par le projet.

Nous concluons que le MTQ a bien évalué les impacts potentiels sur le climat sonore du projet en période de construction et que son engagement à présenter un programme de surveillance pour la période de construction est satisfaisant en autant qu'il soit strictement appliqué et que les critères du MDDEP en la matière soient pris en compte.

Climat sonore en phase d'exploitation

Critères d'analyse du MDDEP

La pratique administrative suivie par le MDDEP dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dB $L_{Aeq, 24 h}$) à l'extérieur des résidences et des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002). L'OMS recommande de limiter le bruit extérieur durant la période du jour et du soir à 55 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne grave et à un maximum de 50 dB $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne modérée. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB $L_{Aeq, 8 h}$ est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB(A).

De plus, selon la pratique administrative du MDDEP, une augmentation de 1 dB(A) est jugée acceptable lorsque le $L_{Aeq, 24 h}$ se situe entre 55 et 60 dB(A). Lorsque le niveau constaté pour l'indice $L_{eq, 24 h}$ est supérieur à 60 dB(A), aucune augmentation ne devrait être permise.

Environnement sonore actuel dans la zone d'étude du projet

Les données de base ayant servi à évaluer le bruit routier pour le secteur du projet se répartissent comme suit : le débit horaire moyen de la circulation, le pourcentage de camions, la vitesse des véhicules, la localisation de la route et des résidences de même que le type de sol.

Il ressort des résultats de cette évaluation que le niveau de bruit actuel est presque exclusivement attribuable à la circulation routière. Les courbes isophoniques de 55 dB(A), 60 dB(A) et 65 dB(A) présentées dans l'étude d'impact montrent que, par rapport au centre de la route 367, l'isophone 65 dB(A) se situe généralement entre 22 et 26 m de distance, l'isophone 60 dB(A) se situe entre 38 et 50 m de distance et l'isophone 55 dB(A) se situe entre 70 et 110 m de distance. La variation de la distance des courbes de bruit est attribuable à la topographie du terrain adjacent à la route, au profil de la route (profil plat ou en pente) et au débit de circulation.

Au total, 136 logis ont été recensés le long de la route 367 et des embranchements concernés par le projet. Selon les relevés sonores effectués en octobre 2002, le niveau de bruit équivalent actuel pour une période de 24 heures est de 65,8 dB(A) (voir tableau 2). D'après la méthode d'étude relative au climat sonore du MTQ, l'analyse des résultats montre que 49 résidences sont localisées dans une zone de forte perturbation et 60 dans la zone de moyenne perturbation (voir tableau 3). Seulement huit sont situées dans la zone où le niveau de gêne est qualifié d'acceptable.

Les zones sensibles au bruit sont les zones résidentielles situées à proximité des deux extrémités du contournement et du croisement entre l'ancienne et la nouvelle la route 367.

TABLEAU 2 : RÉSULTATS DES RELEVÉS DE BRUIT

Localisation	Date du relevé	Heure du relevé	Niveau de bruit équivalent
P1 : 1274, route 367	24 octobre 2002	10 h 55 à 11 h 55	66,7 dB(A) $L_{eq, 1 h}$
P2 : 1541, route 367	24 octobre 2002	9 h 15 à 10 h 15	67,3 dB(A) $L_{eq, 1 h}$
P3 : 1791, route 367	23 au 24 octobre 2002	13 h à 13 h	65,8 dB(A) $L_{eq, 24 h}$

Source : Étude d'impact, tableau 3.11.

Effet global du projet sur le climat sonore - Phase d'exploitation

Sans la réalisation du projet, l'augmentation substantielle du trafic attendue d'ici 2017 va nécessairement se traduire par une perturbation sonore supplémentaire pour les riverains. L'urbanisation présente sur l'actuel parcours n'est plus adaptée à la vocation de transit de cette artère.

Avec le contournement de la zone urbanisée, l'impact du projet sur le climat sonore en phase d'exploitation est jugé positif pour la majorité des résidences bordant la route 367, et ce, malgré l'augmentation du débit de circulation puisque le bruit généré actuellement par la route sera perçu de plus loin pour la majorité des résidents.

TABLEAU 3 : QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL

Qualité de l'environnement sonore actuel		
Zone de climat sonore ¹	Niveau de gêne	Nombre de logis
$L_{eq, 24 h} \leq 55$ dB(A)	Acceptable	8
55 dB(A) < $L_{eq, 24 h}$ < 60 dB(A)	Faiblement perturbé	19
60 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ < 65 dB(A)	Moyennement perturbé	60
$L_{eq, 24 h} \geq 65$ dB(A)	Fortement perturbé	49

1 : Méthode d'étude relative au climat sonore (MTQ).

Source : Étude d'impact, tableau 3.14.

En effet, en aménageant une voie de contournement, en réduisant la vitesse maximale à 50 km/h ou 70 km/h sur la route actuelle et en installant des mesures d'atténuation aux extrémités du projet, il en résultera une amélioration importante de l'ambiance sonore générale du secteur.

Neuf résidences sises le long de la route 367 ou aux intersections subiront tout de même une augmentation du niveau de bruit par rapport à la situation actuelle. Il s'agit des maisons localisées aux numéros civiques 1293, 1297, 1301, 1307, 1970 et 2014 de la route 367, le 12 de la route Grand-Capsa et les 318 et 322 du 4^e Rang Ouest. Ces résidences, à l'exception de celles sises au 2014 de la route 367, au 12 de la route Grand-Capsa et au 318 et 322 du 4^e Rang Ouest, auraient un impact sonore significatif selon la grille d'évaluation des impacts sonores du MTQ et la mise en place de mesures d'atténuation a été considérée. À cet effet, le MTQ propose l'aménagement d'une butte – mur antibruit.

L'ensemble des autres résidences de la zone d'étude connaîtra une réduction du niveau de bruit par rapport à la situation actuelle. Le tableau 4 présente les prévisions à l'ouverture et 10 ans après. Il est à noter que le total retranscrit les cinq résidences qui devront être expropriées ou déplacées.

De façon générale, le niveau sonore moyen aux différents logis sera d'environ 10,5 dB(A) inférieur à celui existant. À noter que la variante retenue est la plus avantageuse au point de vue de l'amélioration du climat sonore, car le nombre de résidences qui seront localisées dans une zone acceptable passera à 80 lors de mise en service du tronçon comparativement à huit dans le cas de la route actuelle (2007).

Un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation est prévu. Dans ce cas, le programme prévoit des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués à l'intérieur d'un maximum de un an (afin que la circulation soit la plus représentative, sans entrave et rétablie) et après cinq ans. Ces relevés seront réalisés avec la même méthodologie que celle utilisée pour l'analyse du climat sonore actuel de l'étude d'impact. Le MTQ s'est aussi engagé à réaliser un comptage de véhicules dix ans après la mise en service afin de valider ses prévisions.

TABEAU 4 : NOMBRE DE LOGIS EN FONCTION DU NIVEAU DE GÊNE SONORE À L'OUVERTURE EN 2007 ET 10 ANS APRÈS L'OUVERTURE DU PROJET (2017) – AVEC LES MESURES D'ATTÉNUATION

Niveau de gêne	N ^{bre} de logis	
	2007	2017
Acceptable $L_{eq} 24h \leq 55$ dBA	80	78
Faiblement perturbé 55 dBA < $L_{eq} 24h$ < 60 dBA	33	36
Moyennement perturbé 60 dBA $\leq L_{eq} 24h$ < 65 dBA	16	15
Fortement perturbé $L_{eq} 24h \geq 65$ dBA	2	2
Total	131	131

Source : Adapté de l'étude d'impact, tableau 8.6.

Constat relatif au climat sonore en phase d'exploitation

L'augmentation naturelle du trafic routier résulterait en une plus grande pression sonore sur les lieux de résidences riverains dans les années à venir. L'impact sonore est actuellement de 65 dB(A) ou plus, ce qui correspond à un niveau de perturbation élevé. Conserver le tracé actuel impliquerait obligatoirement de réduire la vitesse de circulation pour améliorer cette situation. Cette mesure, de même que la plupart des mesures d'atténuation courantes pour la réduction du climat sonore, est difficilement applicable dans le cadre de ce projet compte tenu du caractère de la route qui en est une de transit.

De façon générale, la majorité des résidences se trouveront éloignées de la voie de contournement projetée. Il y aura une diminution importante de la circulation et conséquemment du climat sonore associé à un débit de circulation élevé dans les secteurs où le milieu bâti est plus concentré. Comme la route existante sera dorénavant utilisée principalement pour la circulation locale et la voie de contournement pour le transit, la qualité de vie de ces résidents sera globalement améliorée.

Le tracé proposé représente donc le scénario le plus positif en termes de gain acoustique pour l'ensemble de la zone sensible visée par le projet tout en minimisant le nombre d'expropriations.

La fluidité de la circulation sera améliorée de même que la qualité de vie de la très grande majorité des riverains en raison de l'éloignement de la route des résidences, ce qui contribuera à réduire notablement le climat sonore de ces résidences (en moyenne de 10,5 dB(A)).

Les extrémités (raccordements) du nouveau tracé constituent les secteurs qui demeureront les plus affectés par le bruit. Ils vont continuer à subir une perturbation sonore importante par le bruit routier, mais des mesures d'atténuation afin de les minimiser sont proposées.

L'équipe d'analyse est d'avis que le programme de suivi proposé en phase d'exploitation est adéquat. Nous suggérons qu'il prévoit également des mesures d'atténuation dans le cas où les estimations du climat sonore, prévues par le contournement de la route 367, soient dépassées et qu'elles identifient un impact moyen ou fort.

2.4.3 Minimiser les impacts sur le territoire agricole et forestier

Sommairement, les principaux impacts du projet de contournement de la route 367 sur les composantes du milieu naturel sont la perte de terre agricole, de superficies acéricoles exploitables et de sol forestier. La superficie visée en zone agricole protégée concerne à plus de 45 % des lots dont l'usage prédominant est forestier (100 211 m² incluant les érablières exploitées) et à près de 40 % des lots agricoles en culture (86 885 m²). Finalement, les lots visés sont à 15 % d'usage résidentiel (32 628 m²) (terrains lotis, construits ou vacants).

L'activité agricole ainsi que les espaces boisés ou vacants occupent la quasi-totalité du territoire dans le secteur à l'étude. De façon plus spécifique, le territoire nord de la zone du projet de réaménagement de la route 367 est d'affectation forestière et le sud, à partir du chemin Notre-Dame, est d'affectation agricole.

En regard du projet de réaménagement de la route 367, le milieu agricole sera touché de façon tangible et tout particulièrement entre la voie ferrée et le rang Petit-Capsa, principalement, par l'immobilisation de superficies pour l'emprise routière. Il est à noter que certains éléments du projet nécessitent également l'acquisition de superficies supplémentaires de sols agricoles ou forestiers. Il s'agit, entre autres, de buttes et d'aménagements paysagers à proximité des zones sensibles localisées aux extrémités sud et nord du projet de même qu'au croisement étagé.

Territoire agricole

Historiquement reconnu à vocation agricole, le territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures se caractérise encore actuellement par cette occupation largement présente sur l'ensemble du territoire. Toute la zone d'étude du projet de réaménagement de la route 367 comprise dans les limites de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures est d'ailleurs située en territoire agricole protégé. Elle englobe des terres dont le potentiel agricole varie de bon à nul.

Quant aux sols situés sur le territoire de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, ils sont de potentiel nul, c'est-à-dire que les sols présents sont de classe 7 en ce qui touche aux possibilités des terres pour l'agriculture. Il en est de même d'un petit îlot situé au sud de l'intersection du chemin Notre-Dame. Ces terres sont jugées inutilisables pour la culture et pour les plantes fourragères vivaces. Tous ces secteurs correspondent à des zones boisées et en pente. Le reste de la zone d'étude comporte des terres à bon potentiel. Ces sols sont de classe 3 et de classe 2. Les sols sont considérés aptes à la production continue des récoltes de grande culture.

À noter qu'une bande de dépôt organique constituée d'une accumulation de matière organique plus ou moins décomposée et dérivée de sphaignes, de mousses et de litière forestière située à l'intersection de la route Grand-Capsa se trouve aussi dans la zone d'étude (petits milieux humides). L'épaisseur des dépôts varie généralement de 2 à 3,3 m. Ces sols ne sont pas considérés aptes à la production agricole.

En ce qui concerne l'enjeu du projet sur le territoire agricole, une superficie importante de bonnes terres agricoles cultivées serait directement perdue par la construction du nouveau tronçon et de la bretelle d'entrée dans le secteur sud de la zone d'étude.

La demande d'autorisation d'utilisation des terres à des fins autres que l'agriculture effectuée par le MTQ auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) touche 24 propriétaires et 33 lots distincts. La superficie totale visée par la demande est de 219 724,1 m² ou 21,97 ha.

Ainsi, à l'extrémité sud du projet, les emplacements visés pour le nouveau tronçon de la route 367 touchent des terres agricoles en partie cultivées et des lots boisés derrière les résidences. Quatre fermes en culture se trouvent dans cette zone. Deux de celles-ci sont des fermes laitières. La culture de plantes fourragères destinées à l'alimentation du bétail est la seule

culture présente sur le territoire à l'étude. Aucune culture de céréales ou autres n'a été identifiée à l'intérieur de cette zone.

Une partie des lots de ces deux exploitations agricoles sont nécessaires à la réalisation du projet. Ainsi, en ce qui concerne la première, une superficie totale de 50 301 m² est requise pour la propriété du 1233 de la route de Fossambault. De cette superficie, 22 180 m² sont en culture. La superficie totale de cette propriété est de 202 250 m² dont 169 064 m² sont en culture. La superficie en culture requise pour le projet représente donc environ 13 % de la superficie totale en culture de cette exploitation.

En ce qui concerne la seconde propriété, elle est située au 322 du 4^e Rang Ouest. Une superficie totale de 36 584 m² y est requise. De cette superficie, 24 400 m² sont en culture. La superficie totale de cette propriété est de 249 183 m² dont 222 895 m² sont en culture. La superficie en culture requise représente donc environ 11 % de la superficie totale en culture de l'exploitation.

Il est à noter que les deux lots à usage agricole dont les superficies sont visées par la demande d'autorisation du MTQ auprès de la CPTAQ visant à obtenir l'autorisation d'utiliser à des fins autres qu'agricoles les lots ou parties de lots touchés par le projet ne sont donc pas entièrement en culture. Certains îlots sont demeurés boisés, vraisemblablement parce qu'ils sont moins propices à l'agriculture. Globalement, les superficies totales à acquérir sur les deux exploitations agricoles touchées sont de 86 885 m², mais compte tenu de la présence d'îlots boisés, les superficies cultivées perdues sont moindres et ont été estimées à 46 580 m².

Les propriétaires du 1233 de la route de Fossambault (requérant d'une audience publique) ont soulevé lors de la médiation et de l'audience publique que l'aménagement de la nouvelle route 367 entraînerait l'acquisition d'importantes superficies de terre agricole et fragmenterait les terres restantes de l'exploitation. Le projet serait susceptible de perturber leur exploitation agricole et de réduire notablement les superficies cultivables qu'elle possède. La perte de terres cultivables représente une perte éventuelle de revenus pour un exploitant.

Dans le cas présent, les propriétaires craignent, entre autres, que leur exploitation ne soit plus conforme aux normes environnementales en raison de la diminution de la superficie disponible pour l'épandage des matières fertilisantes. À cet égard, mentionnons que, selon l'article 20 du Règlement sur les exploitations agricoles, l'exploitant d'un lieu d'élevage qui procède par épandage de déjections animales doit disposer, pour chaque campagne annuelle de culture, de parcelles en culture qui correspondent à la superficie totale requise pour y épandre ces déjections ou le surplus des déjections. L'exploitant peut toutefois détenir les parcelles cultivées en propriété, ou encore en location ou par entente d'épandage. Il appert que des lots contigus sont loués pour les besoins de cette exploitation.

Territoire forestier

Quant au territoire forestier, ce dernier couvre plus de 50 % de la zone d'étude. L'érablière rouge à résineux représente le tiers du milieu forestier à l'intérieur de cette zone. L'érablière sucrière est aussi bien représentée sur le territoire couvrant un peu plus de 10 % du secteur à l'étude. Cinq exploitations acéricoles y ont été identifiées.

La zone à l'étude ne comprend aucun écosystème forestier exceptionnel ni de proposition à cet effet. De plus, les forêts touchées ne possèdent pas les attributs nécessaires à une telle classification.

Les grandes superficies à déboiser pour construire le nouveau tronçon sont localisées dans le secteur nord de la zone d'étude entre le croisement de la route 367 et la route Grand-Capsa. Elles sont principalement composées d'érables rouges. On y observe la présence d'érablières. Les travaux de construction occasionneront une perte permanente de superficies forestières productives de l'ordre de 120 000 m². Ces superficies constituent aussi des habitats forestiers pour une grande variété d'oiseaux. De plus, la présence d'un ravage de cerfs de Virginie, de 4,6 km² situé du côté ouest de la route 367, est signalée. La variante retenue passe directement au travers de ce ravage à l'extrémité sud-ouest, isolant partiellement environ 20 % de sa superficie.

Deux érablières exploitées sont touchées par le projet. Elles sont localisées dans le secteur du croisement étagé et celui de la route Grand-Capsa. L'érablière localisée plus au nord dans le secteur où le nouveau tracé vient rejoindre l'axe à l'intersection de la route Grand-Capsa est affectée de façon marginale. Une superficie de 3 051 m² est requise pour le projet soit environ 5,5 % à la frange sud de l'érablière dont la superficie est estimée à 55 384 m².

En ce qui concerne l'érablière exploitée située dans le secteur du croisement étagé, la perte de superficie exploitée de cette érablière commerciale a été estimée à 7 297 m². Cette superficie représente environ 17,1% de la superficie totale de l'érablière (42 543 m²). Le petit kiosque de vente de produits de l'érable qui y est associé est aussi touché par le projet. Il est à noter que, bien qu'exploitée, cette érablière n'est pas considérée comme rentable en raison du nombre insuffisant d'entailles en exploitation.

Mesures d'atténuation pour le territoire agricole et forestier

Tant en ce qui concerne le territoire agricole que forestier, les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur consistent surtout en des compensations monétaires. En effet, pour les pertes de propriétés ou pour les lots forestiers et agricoles à acquérir, ce dernier négociera des indemnités avec les propriétaires conformément au processus normal d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement pour la construction d'infrastructures routières. Mentionnons que dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales, le MTQ tient généralement compte de l'usage des propriétés dans son évaluation.

Les agriculteurs seront également compensés financièrement pour les pertes de superficies agricoles perdues et pour les préjudices subis. Ils pourraient, entre autres, se faire offrir des terrains substitués comme indemnisation des pertes encourues.

À cet effet, le MTQ s'est aussi engagé à privilégier la recherche active de terres agricoles de manière à proposer aux propriétaires de terres agricoles en exploitation une compensation le plus rapidement possible. Il est à noter que ce type de démarches ne peut toutefois pas être entrepris par le MTQ tant que ce dernier ne dispose pas de toutes les autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

Pour déterminer les compensations dans le cas d'une exploitation agricole (ferme laitière), le MTQ s'est engagé à retenir les services d'un agronome expert en acquisition qui fera une analyse détaillée de l'entreprise agricole afin d'être en mesure de présenter aux propriétaires agricoles touchés des propositions permettant de rétablir leur situation.

En ce qui concerne le territoire forestier, des indemnités équitables seront versées par le MTQ aux propriétaires concernés pour les parties de lots forestiers qui seront acquises de gré à gré ou par expropriation et des mesures d'atténuation sont prévues pour le reboisement de certains secteurs.

Afin de favoriser un déboisement minimal, le MTQ entend mettre en place plusieurs mesures d'atténuation. Par exemple, les superficies à déboiser seront balisées correctement et la circulation de la machinerie forestière sera limitée aux chemins et aux aires identifiés aux plans et devis. De plus et dans la mesure du possible, la majorité des travaux de déboisement seraient effectués entre le 15 août et le 1^{er} mai afin de minimiser les impacts sur la reproduction et sur l'élevage des jeunes des espèces d'oiseaux forestiers.

Bien qu'un non-accès sera imposé sur la voie de contournement et en vue d'assurer la desserte des lots forestiers, l'aménagement d'un accès respectant les normes est prévu pour chacun des lots touchés par la nouvelle voie de contournement, particulièrement pour les lots situés entre la croisée de l'ancienne route 367 et l'intersection de la route Grand-Capsa puisque la plupart des lots se trouvent traversés par le tracé proposé. L'exploitation des ressources forestières sera donc toujours possible une fois les travaux de réaménagement complétés. Aucun impact résiduel n'est donc appréhendé pour ces lots.

Finalement, le MTQ a choisi de conserver une bande complémentaire de couvert boisé comme protection visuelle et sonore. Cette mesure d'atténuation nécessite toutefois l'acquisition de superficies supplémentaires sur les deux lots agricoles déjà touchés par la construction du nouveau tronçon, mais n'entraînera pas d'impact négatif supplémentaire pour les propriétaires.

Constat relatif au territoire agricole et forestier

Toute la zone d'étude du projet est située en zone agricole protégée. Il n'est donc pas possible de réaménager la route 367 en dehors de cette zone. Toutefois, tel que vu à la section 1.3 du présent rapport, le tracé retenu est celui qui présente le moins d'inconvénients pour les exploitations agricoles.

Ainsi, puisque le projet se situe en territoire agricole, il y aura des impacts sur le territoire et les activités agricoles. Le projet entraînera la perte de superficies cultivables. À cet effet, l'équipe d'analyse croit qu'il est important de faire une distinction entre les lots d'usage forestier qui ne sont pas ou peu propices à l'agriculture (17,32 ha : sols de classes 6 et 7) et les lots d'usage agricole en culture qui représentent un bon potentiel pour la culture (4,65 ha : sols de classes 2 et 3).

Pour ajouter au contexte d'analyse, mentionnons que, le 22 mai 2008, la CPTAQ a rendu une décision favorable relativement à la demande du MTQ pour l'autorisation de lotir, d'aliéner ou d'utiliser à d'autres fins que l'agriculture une

superficie totale de 21,97 ha (incluant 2,5 ha de coupe dans une érablière à des fins autres que sylvicoles) sur le territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Dans ces circonstances, même si les superficies cultivées perdues constituent des pertes permanentes pour l'agriculture et des pertes de revenus qui peuvent être notables pour les agriculteurs concernés, l'impact sur l'agriculture dans le secteur doit être nuancé en tenant compte de la situation globale des exploitants.

À cet égard, le MTQ a également pris des engagements sérieux envers les propriétaires agricoles touchés. Ces engagements sont de nature à réduire considérablement les impacts du projet sur ces entreprises agricoles.

L'équipe d'analyse est d'avis que dans le contexte où la CPTAQ a émis une décision favorable et que les autres intervenants consultés sur ce projet sont d'avis que le tracé proposé constitue le tracé optimal en ce qui concerne les composantes du milieu agricole, il apparaît que l'impact général du projet sur le territoire agricole est acceptable, quoique jugé substantiel, compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation proposées par l'initiateur.

En ce qui concerne le territoire forestier, l'équipe d'analyse indique que de conserver le couvert boisé est une mesure d'atténuation qui sera avantageuse pour plusieurs résidents localisés dans le secteur où la nouvelle infrastructure demeure à proximité du milieu bâti.

Nous suggérons que le MTQ réalise l'essentiel des travaux de déboisement entre le 15 août et le 1^{er} mai afin de minimiser les impacts sur la faune avienne.

L'équipe d'analyse rappelle la présence de petits milieux forestiers humides dans le milieu récepteur du tracé. Le MDDEP a élaboré une démarche sur laquelle il entend s'appuyer pour évaluer les projets qui lui sont soumis pour autorisation dans les milieux humides afin de tenir compte de la valeur écologique de ces milieux.

La demande de certificat d'autorisation concernant le présent projet dans les milieux humides sera donc analysée en se référant à la démarche d'autorisation des projets dans les milieux humides assujettis au deuxième alinéa de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement

Enfin, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ consulte le ministère des Ressources naturelles et de la Faune à l'étape des plans et devis afin de s'assurer, le cas échéant, que les mesures d'atténuation pour la protection du ravage de cerfs de Virginie sont appropriées et que les mesures prévues pour la protection de l'habitat du poisson dans les cours d'eau récepteurs sont adéquates et suffisantes (cf. section 2.5.2 ci-dessous).

2.5 Autres considérations

Cette section présente certains éléments ne figurant pas parmi les enjeux retenus à la section 2.4 mais qui nécessitent une certaine attention en raison de leur incidence sur la réalisation du projet. Il s'agit des résultats de la médiation environnementale et des impacts du projet sur la qualité de l'eau.

2.5.1 Résultats de la médiation environnementale

Au cours de la période d'information et de consultation publiques tenue par le BAPE sur le projet du 30 août au 14 octobre 2005, quatre demandes d'audience publique ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il s'agissait de trois propriétaires riverains de la route 367 et d'un groupe environnemental de la région de Québec. Chacun d'eux a adressé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une requête d'audience publique

Compte tenu de la nature des préoccupations des requérants, le ministre a confié un mandat d'enquête et de médiation environnementale au BAPE qui s'est tenu du 21 novembre 2005 au 21 février 2006.

Les quatre requêtes d'audience publique acheminées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs portaient principalement sur :

- la justification du projet;
- l'étalement urbain qui pourrait être favorisé par la solution retenue;
- le tracé retenu par l'initiateur et ses conséquences sur la sécurité des usagers;
- la diminution de la qualité de vie des riverains pendant et après les travaux, dont la détérioration du paysage et du climat sonore ainsi que la sécurité des résidents;
- la perte de superficie de terrain : lots résidentiels, terres agricoles, terres à bois, érablières;
- le morcellement et l'enclavement de terres agricoles;
- la proximité d'un mur antibruit et ses désagréments sur les propriétés contiguës.

Les discussions en cours de médiation ont concerné les propositions venant du MTQ qui ne portaient pas sur la justification du projet ou la variante retenue.

Le MTQ a présenté aux trois requérants résidant dans la zone du projet des propositions formelles touchant les points abordés par les requérants dans leur requête respective. Le MTQ a présenté des éléments de proposition allant au-delà de ses engagements habituels en matière de mesures d'atténuation ou de compensation afin de préserver le plus possible la qualité de vie des riverains ou la pérennité de l'exploitation agricole affectée.

Les requérants visés par ces propositions se sont dits satisfaits de l'engagement de l'initiateur les concernant et ont accepté de retirer leur demande d'audience publique adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs conditionnellement à ce que l'éventuel décret autorisant le projet renvoie aux engagements du MTQ à cet effet. Le groupe environnemental quant à lui n'a pas retiré sa demande, et ce, malgré son engagement à le faire si les trois autres requérants s'entendaient avec le MTQ. Le maintien de cette requête a donné suite à une audience publique qui s'est déroulée de janvier à avril 2007.

Constat relatif aux résultats de la médiation environnementale

Lors de l'audience publique, le MTQ s'est engagé à maintenir les ententes conclues lors de médiation environnementale tenue par le BAPE avec les trois requérants.

Ces ententes réduisent les impacts du projet de façon notable pour ces trois requérants. Les propositions et les engagements du MTQ à leur égard sont convenables.

L'équipe d'analyse recommande donc que les ententes intervenues lors de médiation environnementale entre le MTQ et ces requérants soient reprises dans les conditions d'une éventuelle autorisation du projet. Ces ententes sont consignées au rapport du BAPE (n° 223) portant sur le projet.

2.5.2 Régime hydrique et alimentation en eau potable

Cours d'eau et ruissellement

Aucun cours d'eau d'importance ne traverse la route 367 dans la zone d'étude et seulement cinq cours d'eau mineurs seraient traversés par la route 367 projetée. Ils se situent aux chaînages 7+400, 7+100, 6+900, 6+600, 5+500. Ces cours d'eau seraient de faible valeur écologique, mais ils n'ont pas été caractérisés dans l'étude d'impact en raison du peu de potentiel qu'ils possèdent.

En effet, même si, de façon générale les cours d'eau intermittents sont considérés comme des habitats du poisson, l'accès de la faune aquatique à la plupart de ces cours d'eau de la zone d'étude est rendu impossible par la présence d'obstacles infranchissables en aval des points de traversés de l'infrastructure routière projetée. C'est pourquoi ces cours d'eau sont considérés comme ayant un potentiel faunique faible.

Il est cependant à noter que la rivière du Cap Rouge se trouve en périphérie de la zone d'étude. La portion nord de cette rivière croise le rang Petit-Capsa à environ 500 m à l'ouest de la route 367 et traverse la route 367 quelques mètres au nord de l'intersection du rang des Mines.

Lors des travaux, le déboisement, le terrassement et l'aménagement des fossés de la nouvelle route modifieront le patron actuel de drainage des sols. Lors de fortes pluies, une accélération du ruissellement et une diminution du temps de concentration des eaux de surface pourront avoir comme effet de favoriser une accumulation d'eau en bas de pente, particulièrement à l'intersection avec la route Grand-Capsa et dans le secteur de la voie ferrée.

Sur le plan biophysique, la mise à nu des sols occasionnée par les travaux de déblais pourrait engendrer des décrochements, des glissements et du ravinement. La stabilité des sols et la qualité de l'eau pourraient également être modifiées dans certains secteurs.

Ainsi, devant la nécessité de retenir les eaux de drainage de la route afin de ralentir la vitesse d'écoulement des eaux vers les cours d'eau et de régler les problèmes d'accumulation d'eau en bas de la pente, la construction d'un bassin de rétention est proposée pour améliorer la situation

de cette zone sensible où plusieurs propriétés résidentielles sont situées à proximité de la nouvelle infrastructure.

Constat relatif aux cours d'eau et au ruissellement

L'aménagement d'un bassin de rétention constitue une bonne façon de retenir les eaux de ruissellement de la route par la végétation tout en constituant de petits habitats fauniques intéressants pour plusieurs espèces.

L'équipe d'analyse recommande que les travaux en milieu hydrique soient réalisés entre le 15 juin et le 15 septembre de façon à ne pas perturber la faune aquatique potentiellement présente.

Puits d'alimentation en eau potable

Les résidences de la zone d'étude bordant la route 367 comportent pour la plupart des systèmes individuels d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées. Seules les résidences du secteur sud, à partir de l'intersection du chemin Notre-Dame, sont reliées au système d'aqueduc public. Lors de l'inventaire hydrogéologique servant à caractériser la qualité des eaux souterraines pour ce projet, treize puits ont été échantillonnés (huit artésiens et cinq de surface) au printemps 2003. Plus spécifiquement, il s'agit de quatre puits jugés à risque (localisés au croisement du contournement avec la route 367 actuelle), de quatre des cinq puits à exproprier ainsi que de cinq autres puits jugés non à risque.

Lors de l'entretien hivernal de ce nouveau tronçon, les produits de déglçage utilisés pourraient présenter un potentiel de contamination des puits de certaines propriétés situées à proximité de la route. Au moment de la fonte des neiges au printemps, les fondants et les abrasifs utilisés lors de l'entretien hivernal de la route se dirigeront, par ruissellement, dans les fossés puis dans les cours d'eau situés aux abords de la route 367 et entraîneront, de ce fait, une dégradation de la qualité de l'eau.

Selon la campagne d'échantillonnage menée en 2003, trois des treize puits de la zone d'étude échantillonnés à ce moment présentent un risque de contamination puisqu'ils sont situés en aval hydraulique et relativement près d'un fossé. Il s'agit des puits situés au 1381, 1499 et 1500 de la route de Fossambault.

Le projet de contournement projeté s'éloigne de façon générale du domaine bâti de sorte que ce projet devrait améliorer la situation par rapport aux conditions actuelles pour les puits de la majorité des résidences localisées de part et d'autre de la route 367. Cinq de ces puits seront toutefois à relocaliser (numéros civiques 1482, 1494, 1495, 1996 et 2000 de la route de Fossambault). Ces puits correspondent aux résidences qui seront expropriées. Il est à noter que la voie de contournement étant principalement rectiligne, ceci nécessitera un usage moindre de fondants et d'abrasifs qu'un secteur de courbes.

De plus, lors de l'audience publique, il a été porté à l'attention de la commission qu'une source d'eau connue d'un résidant du secteur n'a pas été mentionnée dans l'inventaire hydrogéologique ni répertoriée dans le rapport d'étude d'impact sur l'environnement déposé par l'initiateur. Ce résidant craint que l'intégrité de cette source soit menacée par la réalisation du projet.

À cet égard, il est à noter qu'à l'étape de l'inventaire hydrogéologique, réalisé pour les besoins de l'étude d'impact, seulement quelques puits ont été échantillonnés afin d'avoir une idée de la qualité de l'eau des aquifères en présence. Il est donc important d'ajouter que les impacts définitifs concernant la qualité de l'eau des puits localisés dans la zone d'étude seront déterminés que lorsque les plans et profils finaux du tracé retenu seront disponibles, de même que les autres informations nécessaires pour compléter les analyses (étude pédologique, plan de drainage, etc.). Par conséquent, c'est seulement après cette étape que l'étude de puits détaillée pourra être réalisée et que les puits retenus pour le programme de suivi environnemental seront officiellement identifiés.

Le MTQ effectuera un suivi de la qualité de l'eau des puits identifiés problématiques au printemps suivant les travaux de réaménagement de la route 367 complétés et pendant deux ans après son ouverture. Si des résultats similaires sont obtenus, le programme de suivi prendra fin au bout de ces deux ans. Dans le cas où une détérioration de la qualité de l'eau est observée et que celle-ci découle de la réalisation du projet de réaménagement de la route 367, le suivi environnemental sera prolongé d'au moins une année. Advenant une dégradation de la qualité de l'eau, une intervention corrective sera entreprise par le MTQ.

Constat relatif à l'alimentation en eau potable

Le projet n'aura vraisemblablement pas d'impacts significatifs sur l'eau souterraine. Le tracé retenu minimise les risques pour les puits d'eau potable des résidences et pour la nappe phréatique. Le programme de suivi proposé dans l'étude d'impact sur l'environnement est approprié et permettra d'identifier les impacts de la route sur l'eau souterraine.

Toutefois, dans le but de préserver l'intégrité de toute source d'eau, l'équipe d'analyse recommande qu'un repérage systématique de tous les puits ou sources d'alimentation en eau situés le long du tracé soit effectué afin de s'assurer que tout puits ou source jugé à risque soit inclus dans le suivi. Le MTQ devra déposer un inventaire hydrogéologique complet du territoire à l'étude et présenter un programme détaillé de suivi lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce programme devrait aussi comprendre des mesures spéciales de protection de l'intégrité des puits pendant la construction afin de minimiser les impacts sur la qualité de l'eau d'approvisionnement.

CONCLUSION

En regard des enjeux révélés par l'étude d'impact pour le projet de réaménagement de la route 367, l'enjeu principal du projet demeure l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon.

Toutefois, la médiation et l'audience publique qui ont eu cours pendant la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ont mis en lumière des enjeux locaux associés à la réalisation du projet, notamment en ce qui concerne les pertes de sols agricoles de bonne qualité, la détérioration du climat sonore pour certains riverains et les impacts potentiels sur la qualité de l'eau de certains puits d'alimentation en eau potable.

Nous reprenons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

Raison d'être du projet

Le projet est justifié au point de vue de la sécurité routière, de la fluidité de la circulation et du niveau de service. Compte tenu des déficiences actuelles de la route 367, il apparaît pertinent d'intervenir sur le tronçon étudié.

La réalisation du projet apparaît comme la meilleure solution afin d'améliorer la sécurité de ce tronçon. Le projet permet de proposer à la grande région de la Capitale-Nationale un réseau de transport des personnes et des marchandises plus efficient et sécuritaire pour les résidents comme pour les usagers et qui répond adéquatement à la raison d'être du projet tout en minimisant les impacts sur l'environnement. Le projet permet également l'amélioration de la sécurité pour la desserte du transport scolaire ainsi que la circulation des cyclistes et des piétons.

Milieu bâti

De façon générale, la majorité des résidences se trouveront éloignées de la voie de contournement projetée. Comme la route existante sera utilisée principalement pour la circulation locale et la voie de contournement pour le transit, la qualité de vie de ces résidents sera globalement améliorée.

Ainsi, le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation couramment utilisées lors de ces acquisitions font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seront minimisés pour les résidents.

Climat sonore

Les impacts potentiels du projet en période de construction ont été bien identifiés et l'engagement du MTQ à présenter un programme de surveillance du climat sonore pour la période de construction est satisfaisant.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, le tracé proposé représente le scénario le plus positif en termes de gain acoustique pour l'ensemble de la zone sensible visée par le projet tout en minimisant le nombre d'expropriations. La fluidité de la circulation sera améliorée de même que la qualité de vie de la très grande majorité des riverains en raison de l'éloignement de la route

des résidences, ce qui contribuera à réduire notablement le climat sonore de ces résidences (en moyenne de 10,5 dB(A)).

Les extrémités (raccordements) du nouveau tracé constituent les secteurs les plus affectés par le bruit. Les résidences présentes dans ces secteurs vont continuer à subir une perturbation sonore importante par le bruit routier, mais des mesures d'atténuation afin de les minimiser sont proposées de même qu'un programme de suivi du climat sonore en phase d'exploitation.

Territoire agricole et forestier

Toute la zone d'étude du projet est située en zone agricole protégée. Il n'est donc pas possible de réaménager l'axe routier de la route 367 en dehors de cette zone. Des impacts sur le milieu agricole sont donc inévitables. Toutefois, le tracé retenu est celui qui présente le moins d'inconvénients pour les exploitations agricoles et les terres en culture.

De plus, le MTQ a pris des engagements sérieux envers les propriétaires agricoles touchés. Ces engagements sont de nature à minimiser grandement les impacts du projet sur ces entreprises agricoles.

La CPTAQ a émis une décision favorable pour ce projet.

Médiation environnementale

L'équipe d'analyse recommande que les ententes intervenues entre le MTQ et les requérants d'une audience publique soient reprises dans les conditions d'une éventuelle autorisation du projet.

Alimentation en eau potable

Le projet n'aura vraisemblablement pas d'impacts significatifs sur l'eau souterraine. Le tracé retenu minimise les risques pour les puits d'eau potable des résidences et pour la nappe phréatique. Le programme de suivi proposé dans l'étude d'impact sur l'environnement est approprié et permettra d'identifier les impacts de la route sur l'eau souterraine.

L'équipe d'analyse recommande toutefois qu'un repérage systématique de tous les puits ou sources d'alimentation en eau situés le long du tracé soit effectué afin de s'assurer que tout puits ou source jugé à risque soit inclus dans le suivi.

Acceptabilité environnementale

L'équipe d'analyse considère que les impacts positifs du projet, notamment en termes d'amélioration de la sécurité pour les usagers et de qualité de vie pour les riverains, contrebalancent, dans une certaine mesure, les impacts négatifs résiduels.

Elle juge donc le projet acceptable, malgré les impacts appréhendés. Toutefois, outre les mesures prévues à l'étude d'impact qui doivent être strictement respectées, des mesures spéciales de contrôle et de suivi devront être mises en place conformément aux recommandations émises dans ce rapport.

Nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la ministre des Transports afin de réaliser le projet de réaménagement de la route 367 se situant dans les limites des villes Saint-Augustin-de-Desmaures et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.



Danielle Dallaire, Géographe, M.A.

Chargée de projet

Service des projets en milieu terrestre

Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Rapport principal (version finale)*, par GENIVAR, décembre 2004, 175 pages et 13 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP*, par GENIVAR, mars 2005, 19 pages et 3 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé vulgarisé*, par GENIVAR, juin 2005, 60 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier – Addenda 1 – Bonification du réaménagement de la route 367; secteur du croisement et du chemin Notre-Dame*, le 31 août 2005, 4 pages et 2 annexes.

ANNEXES

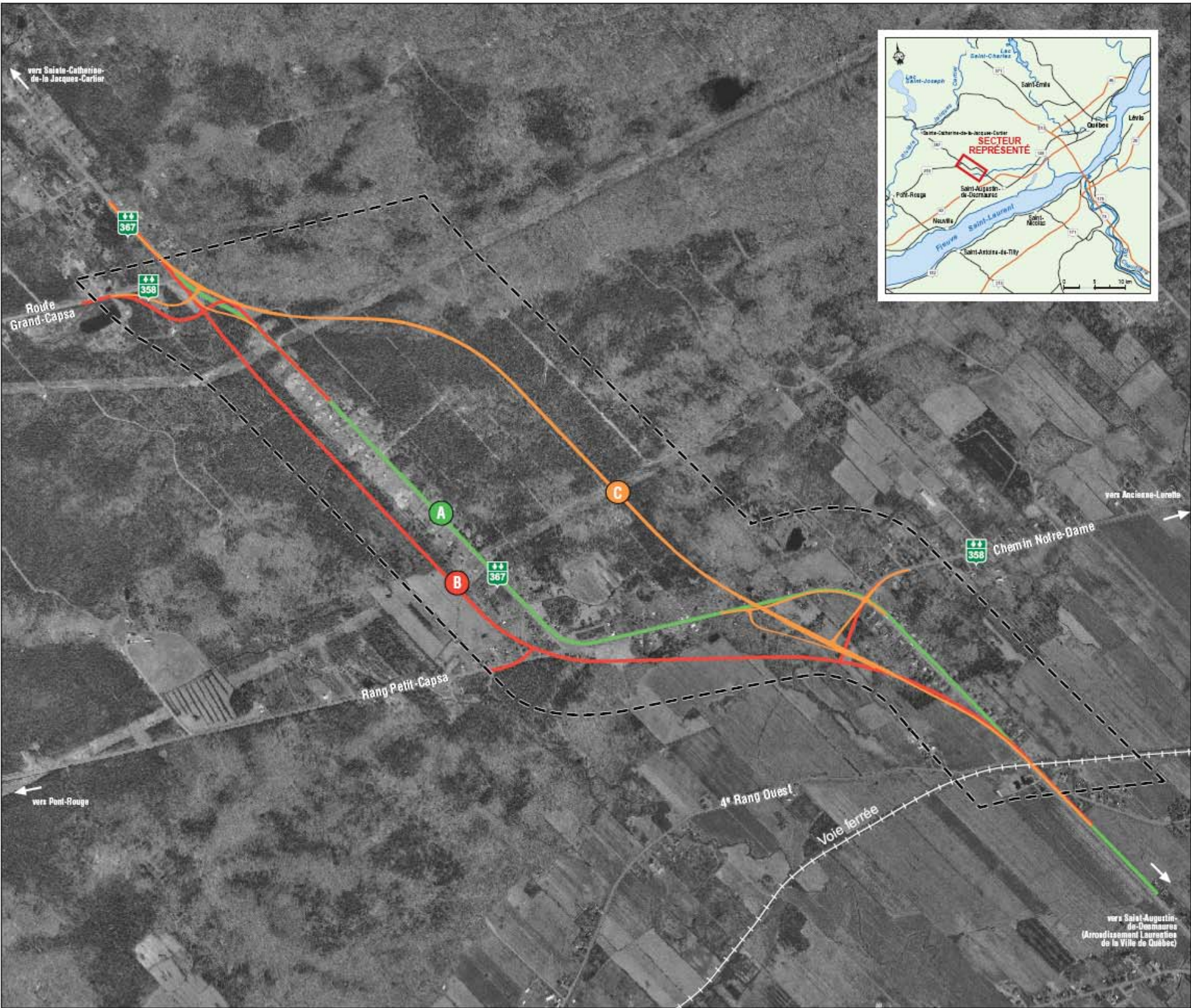
ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

- La Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction des politiques en milieu terrestre;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

DATE	ÉVÉNEMENT
2002-01-29	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2002-02-05	Transmission de la directive
2004-11-19	Réception de l'étude d'impact
2005-02-09	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2005-02-22	Envoi à l'initiateur de projet d'une série de questions et commentaires dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2005-04-11	Réception des réponses (addenda) de l'initiateur aux questions et commentaires
2005-07-01	Délivrance de l'avis de recevabilité
2005-08-30 au 2005-10-14	Mandat d'information et de consultation publiques
2005-11-21 au 2006-02-17	Mandat de médiation et dépôt du rapport du BAPE
2007-01-29 au 2007-04-27	Mandat d'audience publique et dépôt du rapport du BAPE
2008-05-22	Avis de la CPTAQ

ANNEXE 3 : FIGURE 3 – VARIANTES ÉTUDIÉES



Transports Québec

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Figure 5.1

Variantes de tracé

A

Variante A (Statu quo amélioré)

B

Variante B (Relocalisation à l'ouest)

C

Variante C (Relocalisation à l'est)

Zone d'étude

0250500750

mètres

Sources : Base photographique : Orthophoto MRN : 1 : 40 000, feuillet de référence 21-I-12 et 21-I-14.

© Gouvernement du Québec, tous droits réservés.

Août 2004

GENIVAR

003907

Source : Ministère des Transports, étude d'impact.