

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Portion sud du projet  
de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73)  
entre Beauceville et Saint-Georges  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-406**

11 mars 2009

*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<sup>me</sup> Céline Dupont

Supervision administrative : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M<sup>me</sup> Marie-Claude Rodrigue, secrétaire



## SOMMAIRE

Au début des années 1970, le ministère des Transports (MTQ) a entrepris la planification d'un lien autoroutier efficace et sécuritaire entre l'agglomération de Québec et la Ville de Saint-Georges. Ce projet visait à répondre au besoin créé par l'augmentation du débit de circulation sur la route 173, à résoudre les problèmes de fonctionnalité et de sécurité des usagers de cette route et à soutenir le développement économique de la Beauce. À ce jour, plus de 70 kilomètres d'autoroute assurent le lien entre Québec et Beauceville.

Le projet soumis par le MTQ concerne le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges. Toutefois, en raison d'un litige impliquant la portion nord de l'autoroute projetée, soit entre la route du Golf à Beauceville et la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins, celle-ci ne peut être soumise au gouvernement pour décision.

Ainsi, le présent rapport d'analyse ne porte que sur la portion sud du projet. Celle-ci concerne la construction d'une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées, sur une distance d'environ 5 kilomètres entre la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins et l'échangeur de Saint-Georges à la hauteur de la 74<sup>e</sup> Rue projetée. Le coût de réalisation estimé s'élève à 90 millions de dollars.

Les principaux enjeux relatifs à ce projet identifiés lors de l'analyse environnementale concernent la protection du territoire et des activités agricoles, le développement économique de la région et la conservation de la qualité des sources d'alimentation en eau potable.

L'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a contribué à l'amélioration du projet, notamment au niveau de la protection de la faune (oiseaux, grande faune et faune aquatique).

L'optimisation du tracé en regard du milieu agricole, dans le respect de la législation en vigueur, ainsi que les mesures d'atténuation et de compensation proposées par le MTQ, permettent d'établir l'acceptabilité environnementale du projet, sous réserve des conditions de réalisation proposées dans ce rapport.

Le projet fait présentement l'objet d'un examen préalable dans le cadre de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale puisque le ministère des Transports du Canada pourrait fournir de l'aide financière à l'initiateur de projet et que le ministère des Pêches et des Océans du Canada pourrait lui accorder un permis ou une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches.



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet .....	2
1.1 Contexte et raison d'être du projet .....	2
1.2 Portée du rapport .....	3
1.3 Description générale du projet et de ses composantes .....	3
2. Analyse environnementale.....	4
2.1 Analyse de la raison d'être du projet .....	4
2.1.1 Conflit d'usage .....	4
2.1.2 Conditions de circulation.....	4
2.1.3 Sécurité routière.....	5
2.1.4 Projection de la demande en transport et taux de transfert de la circulation .....	5
2.1.5 La croissance économique .....	5
2.2 Solutions de rechange au projet.....	6
2.3 Analyse des variantes .....	6
2.3.1 Les variantes de tracé de l'autoroute .....	6
2.3.2 Les variantes de tracé de la route de raccordement.....	7
2.4 Choix des enjeux.....	8
2.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	8
2.5.1 Territoire et activités agricoles .....	8
2.5.2 Aménagement du territoire, développement économique et tourisme .....	10
2.5.3 Alimentation en eau potable .....	12
2.6 Autres considérations.....	13
2.6.1 Climat sonore.....	13
2.6.2 Conditions hydrauliques.....	16
2.6.3 Paysage .....	17
2.6.4 Patrimoine et archéologie .....	18
2.6.5 Terrains et bâtiments affectés.....	18
2.6.6 Activités extractives .....	19
2.6.7 Sentiers pour motoneiges et véhicules tout terrain .....	19
2.6.8 Boisés et faune avienne.....	19
2.6.9 Cerf de Virginie .....	19
2.6.10 Cours d'eau et faune aquatique.....	20
Conclusion .....	22

**LISTE DES TABLEAUX**

Tableau 1 : Résultats de l'analyse du climat sonore actuel (2003) établi dans l'aire d'étude en bordure de l'autoroute à construire .....	14
---	----

**LISTE DES FIGURES**

Figure 1 : La situation régionale du projet .....	2
---	---

**LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés .....	27
Annexe 2 : Chronologie des étapes importantes du projet.....	29
Annexe 3 : Variantes de tracé d'autoroute, projet retenu et milieu d'insertion.....	31

## INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la portion sud du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges par le ministère des Transports (MTQ). Cette portion est comprise entre la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins et l'échangeur via la 74<sup>e</sup> Rue à Saint-Georges.

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 prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges 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 un kilomètre, d'une autoroute prévue pour quatre voies de circulation ou plus et dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres 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, soit du 21 février au 7 avril 2006, durant laquelle une soirée d'information a eu lieu à Beauceville.

Après avoir considéré les demandes d'audiences publiques 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 audience, qui s'est déroulée du 2 octobre 2006 au 26 janvier 2007.

Lors de la première partie de l'audience, les séances se sont tenues à Beauceville du 10 au 12 octobre 2006. Lors de la seconde partie de l'audience, les séances se sont tenues à Saint-Georges du 7 au 9 novembre 2006.

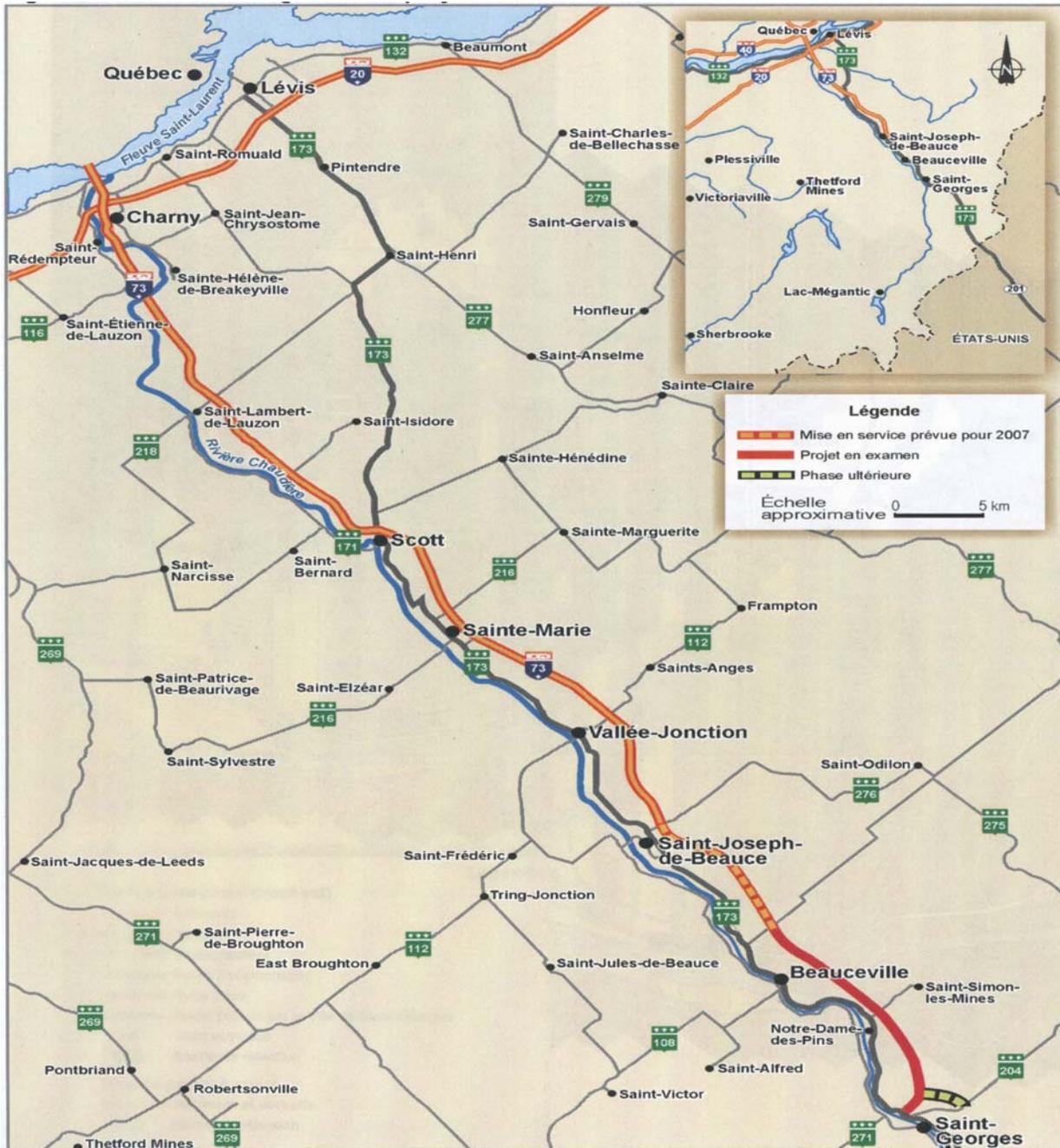
Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et 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.

## 1. LE PROJET

### 1.1 Contexte et raison d'être du projet

Au début des années 1970, le MTQ a entrepris la planification d'un lien autoroutier efficace et sécuritaire entre l'agglomération de Québec et la Ville de Saint-Georges. À ce jour, plus de 70 kilomètres d'autoroute assurent le lien jusqu'à Beauceville, qui est située à environ 13 kilomètres au nord de Saint-Georges (figure 1).

FIGURE 1 : LA SITUATION RÉGIONALE DU PROJET



Source : Rapport du BAPE.

En 1986, le MTQ a établi le tracé de référence du projet de prolongement de l'autoroute entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges. En 1992, à la suite d'une étude d'opportunité, le MTQ scindait ce projet en deux. Le premier tronçon, reliant Saint-Joseph-de-Beauce à Beauceville, a été autorisé par le gouvernement du Québec en 2002 par le décret numéro 87-2002 du 6 février 2002 et a été mis en service à l'automne dernier. De plus, le tronçon reliant le futur échangeur de Saint-Georges à la route 204 a été autorisé par le décret numéro 444-2008 du 7 mai 2008, modifié par le décret numéro 86-2009 du 11 février 2009.

Le projet présentement à l'étude concerne le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges.

Il vise à :

- améliorer l'efficacité du lien routier Québec–Saint-Georges;
- répondre au besoin créé par l'augmentation du débit de circulation sur la route 173;
- résoudre les problèmes de fonctionnalité et de sécurité des usagers de la route 173;
- soutenir le développement économique de la Beauce.

## **1.2 Portée du rapport**

Bien que le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) déposé au Ministère et analysé par le BAPE concerne la construction d'une autoroute entre Beauceville et Saint-Georges (annexe 3, tronçon A-C), le présent rapport d'analyse ne porte que sur sa portion sud, soit entre la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins et l'échangeur de Saint-Georges via la 74<sup>e</sup> Rue (annexe 3, tronçon B-C). Le scindement de l'analyse du projet découle d'une demande faite par le MTQ en raison du litige qui subsiste impliquant la portion nord du projet. Les détails de ce litige sont décrits à la section 2.5.1 traitant des impacts relatifs au territoire et aux activités agricoles.

## **1.3 Description générale du projet et de ses composantes**

Le projet consiste à construire une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées par un terre-plein central de 26 mètres, entre la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins et la 74<sup>e</sup> Rue projetée à Saint-Georges, sur une distance d'environ 5 kilomètres. Son emprise nominale est de 105 mètres (annexe 3, tronçon B-C).

Un échangeur est prévu à l'entrée nord de Saint-Georges, permettant ainsi l'accès au raccordement à la route 173 dans l'axe de la 74<sup>e</sup> Rue projetée. Cet échangeur a été conçu en prévision du prolongement de l'autoroute jusqu'à la route 204. Tout au long de son tracé, l'autoroute rencontre plusieurs routes et cours d'eau, ce qui nécessitera la mise en place de ponceaux et de ponts, dont le plus important est celui franchissant à la fois la rivière Gilbert et la route Bernard sur une distance de près de 330 mètres.

Au moment de rédiger ce rapport, le MTQ prévoit débiter la phase de construction des infrastructures en 2010 pour une mise en service de l'échangeur et du raccordement à la route 173 via la 74<sup>e</sup> Rue vers la fin de l'année 2011. La construction de la portion du projet compris entre la route Veilleux et l'échangeur pourrait avoir lieu en 2011 et 2012. On estime le coût de réalisation de la portion sud du projet à 90 millions de dollars.

## 2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse du projet retenu par le MTQ en fonction de ses principaux enjeux déterminés à partir des documents déposés par l'initiateur de projet, des avis obtenus lors de la consultation intra et intergouvernementale et des opinions exprimées par les citoyens et les intervenants du milieu lors de l'audience publique.

### 2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Selon toute logique, l'analyse de la raison d'être du projet s'appuie sur l'ensemble des données fournies dans l'étude d'impact Beauceville/Saint-Georges et non pas uniquement sur des données se rapportant à la portion sud. En effet, il serait inopportun de discuter de la justification de la réalisation de l'autoroute entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges sans s'assurer au préalable de la pertinence de réaliser la portion nord du projet qui constitue le lien avec la portion d'autoroute existante.

#### 2.1.1 Conflit d'usage

La route 173 constituait, jusqu'à la mise en service d'une portion de l'autoroute 73, l'axe principal de transport reliant la région de Québec à l'État du Maine. Cette route nationale donne également accès à d'autres régions du Québec via les routes 108, 204 et 271. Elle sert donc à la circulation de transit tout en desservant les municipalités qu'elle traverse. Cette double fonction occasionne un conflit d'usage entraînant des problèmes de fluidité et de sécurité.

#### 2.1.2 Conditions de circulation

La croissance démographique ainsi que la vitalité économique de la Beauce et du Québec en général ont fait en sorte que la circulation routière s'est accrue au cours des dernières années.

L'étude d'impact indique que la capacité actuelle de la route 173 est atteinte dans tous les secteurs à l'étude et que le niveau de service de la 30<sup>e</sup> heure correspond au niveau E<sup>1</sup>. Les paramètres limitatifs identifiés sont les zones de dépassement interdit, la largeur des voies, la proportion de véhicules lourds (9 %), les pentes et la répartition des débits directionnels selon la période du jour. Ceci fait en sorte de créer des pelotons de véhicules, de causer de l'impatience chez les usagers et, dans certains cas, d'affecter le temps de réponse des véhicules d'urgence. En 2003, deux secteurs particulièrement problématiques ont été identifiés. Il s'agit du tronçon situé entre la route Bernard et la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins ainsi que celui situé juste un nord de Beauceville. Dans le premier cas, le volume de circulation dépassait de 19 % la capacité maximale alors que dans le second, le dépassement atteignait 17 %.

---

<sup>1</sup> Niveau de service : Ce critère constitue une mesure qualitative des conditions qui prévalent dans un courant de circulation. Il existe six niveaux de service désignés par une lettre, de A à F, A représentant la situation excellente ou idéale et F, une situation inacceptable ou de saturation. Le MTQ considère généralement opportun d'intervenir lorsque le débit de l'heure d'analyse, soit la 30<sup>e</sup> heure la plus achalandée de l'année, atteint la limite entre les niveaux de service D et E.

### 2.1.3 Sécurité routière

De 2000 à 2005, 748 accidents ont été répertoriés sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges. Parmi ceux-ci, on rapporte 33 accidents avec blessés graves. En milieu urbain, un petit secteur de la route 173 à Beauceville présente un taux moyen d'accident égal au taux critique<sup>2</sup> alors qu'en milieu rural et semi-rural, les taux d'accident sont généralement plus faibles. Toutefois, un tronçon situé entre Notre-Dame-des-Pins et Beauceville et un autre situé entre le centre urbain de Beauceville et la route du Golf présentent des taux d'accident voisins des taux critiques. Ces deux secteurs correspondent à ceux présentant les moins bons niveaux de service. À la suite de la mise en service de l'autoroute, le MTQ prévoit une réduction de 50 accidents par année, ce qui correspond à une réduction de 40 % par rapport à la situation actuelle.

### 2.1.4 Projection de la demande en transport et taux de transfert de la circulation

Le MTQ prévoit une faible croissance du débit de circulation d'ici 2031, soit une augmentation annuelle de l'ordre de 0,5 %. Même si cela peut se traduire par un impact relativement peu important sur la capacité actuelle de la route 173, il faut considérer que celle-ci est déjà atteinte.

À la suite de la mise en exploitation de l'autoroute, le MTQ estime que la route 173 demeurera un axe de circulation privilégié pour certains déplacements régionaux de courte distance. Néanmoins, le taux de transfert estimé des usagers de la route 173 vers l'autoroute varie de 36 % à 58 % des débits actuels, selon les différents tronçons considérés.

### 2.1.5 La croissance économique

La croissance économique constitue un élément de justification majeur pour la population puisque celle-ci considère le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche comme étant un élément structurant indispensable pour la région de la Chaudière-Appalaches. Le projet constitue une opportunité indéniable pour consolider les industries en place et pour développer les occasions d'affaires, dont le tourisme. Au nom de l'équité sociale, des acteurs socioéconomiques et plusieurs citoyens se sont prononcés en faveur d'une mise en service rapide (2010). Plusieurs mémoires déposés lors de l'audience publique tenue par le BAPE appuient ces propos.

*L'équipe d'analyse est d'avis que le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche entre Beauceville et Saint-Georges est justifié puisqu'il contribuerait à améliorer la fluidité de la circulation, à réduire les risques d'accidents et à favoriser la croissance économique de la région.*

---

<sup>2</sup> Taux d'accident : mesure qui permet de tenir compte du débit de circulation à un endroit donné lors de l'analyse des accidents. Ce taux est considéré comme étant plus représentatif de la situation qui prévaut en matière de sécurité routière que la fréquence des accidents ou leur nombre.

Taux critique : méthode statistique qui mesure l'exposition au risque d'un tronçon donné par rapport à un ensemble de tronçons d'une même classe qui sont comparables (MTQ, *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Complément à la mise à jour de l'étude d'opportunité*, octobre 2006, 17 pages)

## 2.2 Solutions de rechange au projet

Afin de répondre aux objectifs poursuivis en matière de fluidité et de sécurité, les trois scénarios suivants, envisagés par le MTQ dans l'étude d'opportunité de 1992, ont été repris et discutés dans l'étude d'impact :

**a) Élargir la route 173 à quatre voies contiguës de la Ville de Saint-Joseph-de-Beauce jusqu'à la Ville de Saint-Georges**

Le tracé aurait suivi celui de la route 173 actuelle dans une emprise de 35 mètres, et non pas de 40 mètres tel que requis en milieu rural, en raison des contraintes d'espace et de la présence de la zone inondable de la rivière Chaudière. Cette option avait été rejetée en 1992 pour plusieurs raisons, dont les faibles gains en matière de temps, la nécessité d'acquérir plus d'une centaine de bâtiments et l'augmentation des nuisances dans les milieux habités. De plus, ce projet était contraire aux objectifs d'aménagement des municipalités régionales de comté (MRC) concernées.

**b) Prolonger l'autoroute 73 jusqu'à la Municipalité de la paroisse de Notre-Dame-des-Pins puis la rabattre sur la route 173 qui aurait été élargie à quatre voies contiguës**

De la même manière que le scénario précédent, cette solution n'est pas envisageable aujourd'hui. L'étude d'opportunité réalisée en 1992 avait également rejeté cette solution qualifiée d'intermédiaire entre les scénarios présentés en a) et c).

**c) Prolonger l'autoroute 73 jusqu'à la Ville de Saint-Georges**

L'étude d'opportunité de 1992 attribuait à ce scénario le meilleur rapport coût/bénéfice. Selon le MTQ, elle présente des avantages indéniables sur le plan de la sécurité et des temps de parcours, elle possède une capacité suffisante pour les 30 prochaines années tout en soulageant les tronçons urbains de la route 173, elle assure une meilleure desserte du parc industriel de Saint-Georges et permet le passage de trains routiers sur la totalité du parcours. Comme autres avantages, l'étude d'impact indique que cette solution est conforme aux orientations d'aménagement des MRC de Robert-Cliche et de Beauce-Sartigan, qu'elle constitue un élément de soutien à la consolidation des noyaux urbains et qu'elle entraînerait un impact moindre sur le milieu humain.

## 2.3 Analyse des variantes

La première partie présente l'analyse comparative des variantes de tracé d'autoroute, tandis que la seconde s'intéresse à l'analyse comparative des routes de raccordement.

### 2.3.1 Les variantes de tracé de l'autoroute

Le tracé d'autoroute entre la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins et l'échangeur de Saint-Georges n'a pas fait l'objet d'une analyse de variantes dans le cadre de l'étude d'impact. Il suit plus ou moins le tracé établi en 1986 qui faisait alors consensus.

Toutefois, la Municipalité de la paroisse de Notre-Dame-des-Pins a fait valoir auprès du BAPE les difficultés d'expansion que son milieu bâti pourrait subir advenant la construction de l'autoroute telle que présentée à l'étude d'impact. Plusieurs pourparlers ont eu lieu afin

d'analyser la possibilité d'éloigner le tracé vers l'est, près de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec. La réalisation de ce scénario aurait eu pour conséquence d'entraîner d'autres impacts puisque des résidences sont présentes le long du rang Saint-Charles dans ce secteur. Cela aurait également entraîné une perte supplémentaire de terres agricoles cultivées en plus d'éloigner indûment l'échangeur de Saint-Georges de la route 173. Lors de la dernière consultation publique, les citoyens ont opté pour le maintien du statut quo.

*L'équipe d'analyse est d'avis que le tracé d'autoroute retenu constitue la variante de moindre impact.*

### **2.3.2 Les variantes de tracé de la route de raccordement**

Le MTQ a procédé à une analyse comparative de plusieurs tracés qui s'appuie sur de nombreux paramètres liés aux considérations techniques ainsi qu'aux impacts sur les milieux biophysique, humain et économique. L'avis des citoyens et des instances municipales qui se sont prononcés lors des consultations publiques a également été considéré.

Le tracé de référence prévoyait un raccordement à la Ville de Saint-Georges dans l'axe de la 57<sup>e</sup> Rue. Le MTQ a également envisagé deux scénarios via la 74<sup>e</sup> Rue. Toutefois, le tracé retenu par l'initiateur de projet correspond à celui qui a été proposé par des citoyens réunis en coalition à la suite de la consultation publique tenue par le MTQ en novembre 2004. Il s'agit d'une variante de l'un des deux scénarios présentés par le MTQ via la 74<sup>e</sup> Rue. Il a pour avantage de minimiser les impacts sur la qualité de vie des résidents, de réduire le morcellement et l'expropriation des terres à vocation agricole, tout en favorisant l'accès au parc industriel.

Ainsi, le raccordement dans l'axe de la 74<sup>e</sup> Rue projetée présente le gabarit d'une route nationale à chaussée séparée sur une distance de 4 800 mètres. Il comporte un pont d'étagement au croisement avec la 35<sup>e</sup> Avenue ainsi qu'un éventuel lien au parc industriel dans l'axe de la 25<sup>e</sup> Avenue qui pourrait être construit par la Ville de Saint-Georges. Un feu de circulation assurera la gestion de la circulation à l'intersection avec la route 173 ainsi qu'à l'intersection avec la 25<sup>e</sup> Avenue (annexe 3).

En plus de la construction du pont d'étagement à deux voies de circulation au niveau de la 35<sup>e</sup> Rue, les travaux suivants sont prévus :

- intersection entre le raccordement via la 74<sup>e</sup> Rue et la route 173 : reconstruction de la route 173 sur environ 1 120 mètres, ce qui nécessitera la construction de murs de soutènement sur une certaine longueur pour éviter d'empiéter en zone inondable;
- intersection entre le rang Saint-Charles et la 57<sup>e</sup> Rue : prolongement du rang Saint-Charles sur environ 420 mètres afin de relier le raccordement via la 74<sup>e</sup> Rue projetée.

*L'équipe d'analyse constate que le MTQ a considéré les composantes du milieu et l'avis de la population afin d'optimiser le tracé de la route de raccordement. Elle considère que les options retenues correspondent au projet de moindre impact.*

## 2.4 Choix des enjeux

Les principaux enjeux ont été déterminés à la lumière de l'étude des documents déposés par l'initiateur de projet, des avis obtenus lors de la consultation intra et intergouvernementale et des opinions exprimées par les citoyens et les intervenants du milieu lors de l'audience publique. Ils concernent la protection du territoire et des activités agricoles et forestières, le développement économique de la région ainsi que la conservation de la qualité des sources d'alimentation en eau potable. Ces sujets sont présentés à la section 2.5.

Les composantes du milieu qui subiront un impact mais qui ne constituent pas un enjeu majeur sont traitées à la section 2.6. On y retrouve les boisés et la faune avienne, le Cerf de Virginie, les cours d'eau et la faune aquatique, le maintien des conditions hydrauliques présentes, le climat sonore, le paysage, le patrimoine et l'archéologie, les activités récréatives, les sentiers de véhicules hors route ainsi que les terrains et les bâtiments affectés.

## 2.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus

### 2.5.1 Territoire et activités agricoles

À l'exception des zones urbaines, le territoire à l'étude est protégé en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) qui interdit l'utilisation des terres à des fins autres que l'agriculture. La Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) doit donc donner son accord afin que se réalise le projet.

Le portrait des activités agricoles révèle que la portion sud du projet implique une cinquantaine de propriétaires de lots. Seulement 20 % d'entre eux s'adonnent à des activités agricoles et utilisent leurs terres principalement pour la pâture des animaux ou pour la production fourragère. Près de 60 % des propriétaires possèdent le statut de producteur forestier, ce qui démontre l'importance de cette activité dans la zone d'étude. La grande majorité récoltent et mettent en marché une certaine quantité de bois pour l'industrie des pâtes et papiers et celle du sciage ou pour la vente comme bois de chauffage. Par ailleurs, on note l'application de certains travaux sylvicoles.

Les principales préoccupations exprimées par les exploitants concernent les difficultés d'accès aux terres, les pertes de revenus et la perte de superficie agricole.

#### 2.5.1.1 Description et évaluation de l'impact

La réalisation du projet affectera un peu plus d'une trentaine de propriétés utilisées à des fins forestières et agricoles. La construction de l'autoroute à l'intérieur des limites de la zone agricole permanente réduira d'environ 88 hectares la superficie protégée par la LPTAA dont près d'une douzaine d'hectares sont en culture. Trois des terres cultivées seront morcelées.

Dans la région de la Chaudière-Appalaches, certaines municipalités sont considérées en surplus d'engrais de ferme. C'est-à-dire que la production, et donc l'apport aux cultures, dépasse les besoins. Cette situation peut entraîner une accumulation de nutriments dans l'environnement, notamment dans les cours d'eau, et occasionner une problématique de pollution. Le fait de retrancher une partie de sol cultivé à une entreprise de production animale qui utilise ses engrais de ferme comme amendement et qui a atteint l'équilibre en matière de fertilisation, ou qui est en

voie de l'atteindre, rend plus précaire la situation de cette entreprise en regard du Règlement sur les exploitations agricoles. Celui-ci vise notamment à contrôler les situations de surplus, tout en limitant la déforestation pratiquée dans le but d'agrandir les superficies d'épandage. L'article 50.4 du Règlement laisse toutefois une marge de manœuvre aux agriculteurs qui se voient dépossédés d'une superficie en culture (comme c'est le cas avec ce projet) en leur permettant le transfert de parcelles ayant une superficie équivalente à celle perdue.

La réalisation du projet occasionnera également l'élimination de près d'une soixantaine d'hectares de superficie forestière productive dont cinq hectares ont fait l'objet d'une plantation. À long terme, l'étude d'impact évalue la perte de production annuelle potentielle à 140 m<sup>3</sup> de bois marchand.

#### *2.5.1.2 Mesures de compensation prévues*

La mesure générale de compensation prévue par le MTQ consiste à négocier des indemnités avec les propriétaires conformément au processus d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures routières. Les indemnités tiennent compte, selon le type d'entreprise, de la valeur du fonds de terre, de la fragmentation des terres, des changements de condition d'accès, de la rareté des terres cultivables disponibles à proximité ainsi que de la productivité, la rentabilité et les possibilités de développement de l'entreprise. La prise en compte des coûts de la remise en culture de terres en friche ou boisées peut également en faire partie<sup>3</sup>.

Le MTQ prévoit aussi contacter les propriétaires de boisés afin d'établir un protocole d'entente avec ceux qui se montreront intéressés à récupérer ou à disposer eux-mêmes de leur bois marchand. L'étude d'impact conclut à un impact résiduel qui varie de mineur à moyen.

#### *2.5.1.3 Avis de la Commission de protection du territoire agricole du Québec*

Le 13 juillet 2007, la CPTAQ a rendu une décision favorable à la réalisation du projet, à la condition de former un comité agricole avec les représentants du milieu, notamment avec les représentants de l'Union des producteurs agricoles (UPA). Ces derniers pourraient alors contribuer à formuler les ententes avec les producteurs affectés par l'autoroute 73 en matière d'acquisitions et de regroupements de lots, de compensation pour la perte de terres cultivées, d'accès aux terres et de drainage. Le MTQ doit rendre compte à la CPTAQ des travaux de ce comité en transmettant un premier rapport à mi-chemin du processus et un second lorsque toutes les ententes avec les producteurs seront finalisées. À cet effet, le MTQ s'est engagé à transmettre au MDDEP un bilan sommaire des ententes intervenues avant la demande de certificat d'autorisation de construction, si celui-ci est disponible. Si ce n'est pas le cas, le MTQ s'engage tout de même à fournir un bilan des rencontres du comité agricole.

---

<sup>3</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ3 (mesures d'atténuation envisagées pour le milieu agricole)*, 27 novembre 2006, 2 pages.

#### 2.5.1.4 Requête en révision de la décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec

Une requête en révision de la décision de la CPTAQ a été déposée au Tribunal administratif du Québec (TAQ) le 10 août 2007. Ceci a eu pour effet de suspendre l'exécution de la décision rendue et, par le fait même, le traitement du dossier.

Le 16 octobre suivant, un désistement partiel a été déposé au TAQ afin que la requête en révision ne porte que sur la portion nord du projet qui est comprise entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins. Ce désistement relatif à la portion sud du projet a pour effet de rendre définitive et exécutoire la décision favorable de la CPTAQ concernant le tronçon autoroutier entre le raccordement sud et la 74<sup>e</sup> Rue projetée à Saint-Georges.

Le 19 février 2008, le MTQ a déposé auprès du MDDEP une demande d'autorisation du gouvernement pour réaliser la portion non litigieuse du projet entre la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins et la 74<sup>e</sup> Rue projetée à Saint-Georges. Par la suite, une mise à jour des données relatives à cette portion du projet et de nouveaux engagements ont été requis auprès du MTQ.

Le 17 juillet 2008, le TAQ a infirmé la décision de la CPTAQ du projet et a retourné le dossier à la Commission. Plusieurs motifs ont été invoqués dont celui soutenant que le dossier était incomplet. En janvier 2009, le TAQ précise que sa décision ne concerne que la portion nord du projet, tel que spécifié par les requérants.

*L'équipe d'analyse constate qu'à l'échelle régionale, le projet entraînera un impact acceptable sur le territoire agricole protégé en raison du parcours emprunté et des mesures d'atténuation et de compensation prévues. L'impact est toutefois plus important si l'on considère chacune des entreprises agricoles touchées. Le comité agricole pourra contribuer à la recherche de solutions afin d'atténuer cet impact et porter une attention particulière aux entreprises dont la conformité au Règlement sur les exploitations agricoles est compromise en raison d'une perte de superficie d'épandage.*

*La portion du projet impliquée dans la requête en révision de la décision de la CPTAQ auprès du TAQ, soit la portion nord du projet, ne peut être soumise au gouvernement pour décision tant et aussi longtemps qu'elle fait l'objet d'un litige. Par contre, la décision favorable de la CPTAQ relative aux terres agricoles visées par la portion non litigieuse du projet, soit la portion sud, demeure valable. Ceci permet de poursuivre la procédure d'autorisation relative à ce tronçon compris entre le raccordement sud et la 74<sup>e</sup> Rue projetée à Saint-Georges. La portion nord du projet pourra être soumise ultérieurement au gouvernement pour décision, selon un tracé qui reste à définir.*

## 2.5.2 Aménagement du territoire, développement économique et tourisme

La population et les activités économiques de la zone d'étude se concentrent dans le noyau urbain de Saint-Georges, cette dernière se distinguant principalement par la taille de son territoire urbanisé ainsi que par le nombre d'habitants et d'entreprises. Notre-Dame-des-Pins et

Saint-Simon-les-Mines possèdent davantage un caractère local et villageois. Le nombre de résidents y est plus faible et l'activité économique moins intensive.

La population totale de ces municipalités a connu une hausse significative entre 1991 et 2001 avec un taux de croissance supérieur aux taux observés pour la région administrative de la Chaudière-Appalaches et pour l'ensemble du Québec. Les indices du marché du travail y démontrent également une situation plus favorable que celle observée pour la moyenne québécoise.

#### 2.5.2.1 Impact du projet sur les commerces établis le long de la route 173

À Notre-Dame-des-Pins, une douzaine de commerces ont été relevés dans le cadre de l'étude sur les impacts économiques réalisée par Tecresult inc. en 2003. Parmi eux, plus de la moitié sont susceptibles d'accueillir une clientèle de passage. Il s'agit de commerces liés à la restauration, à la distribution de carburant et au tourisme (camping).

Selon l'étude d'impact, un effet négatif pourrait effectivement être ressenti par les commerces dépendant de la clientèle de passage, mais un nouvel équilibre se créerait dans les cinq à sept ans suivant la mise en service de l'autoroute. Alors que ce type de projet nuit à certains et entraîne des fermetures, il profite à d'autres qui y voient de nouvelles occasions d'affaires. La réduction de l'achalandage au niveau de la route 173 constituerait une opportunité indéniable pour orienter le développement et le réaménagement du noyau urbain de Notre-Dame-des-Pins. Les possibilités d'affichage sur la nouvelle route, le dynamisme des autorités municipales et supramunicipales ainsi que l'implication des gens d'affaires sont des variables qui joueront un rôle important dans l'issue de cette réorganisation.

Un comité de concertation a été mis sur pied au début de l'automne 2007. Celui-ci se compose des maires et des directeurs généraux de Beauceville, de Saint-Simon-les-Mines, de Notre-Dame-des-Pins et de Saint-Georges auxquels se joignent trois représentants du MTQ. Ce comité s'assurera du bon déroulement des étapes menant à la réalisation des plans et devis puis procédera au suivi des travaux de construction. Les discussions porteront sur les différentes problématiques qui surviendront ainsi que sur les solutions à envisager. Le cas échéant, les propositions des municipalités en matière de revitalisation pourront être soumises au MTQ par ce comité pour être ensuite examinées en fonction des mandats et des responsabilités qui lui incombent. Un bilan sommaire des travaux de ce comité sera remis au MDDEP lors de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

*L'équipe d'analyse constate que les commerces de Notre-Dame-des-Pins pourraient subir une baisse d'achalandage et une perte de revenus qui est difficile à quantifier pour le moment. Elle appuie la mise en place du comité de concertation.*

#### 2.5.2.2 Impact de l'autoroute sur les industries du parc de Saint-Georges

Selon l'enquête menée auprès d'un échantillon de 14 entreprises établies dans les parcs industriels de Beauceville et de Saint-Georges-Est (maintenant fusionné à la Ville de Saint-Georges), la totalité des propriétaires entrevoient des retombées intéressantes à la suite de la réalisation du projet : 43 % d'entre eux prévoient une augmentation du chiffre d'affaires et

64 % estiment que le projet aura un impact positif sur l'emploi. L'étude d'impact avance même le chiffre de 177 emplois créés. D'autres bénéfices sont également mentionnés dont des économies de temps, de frais de transport et d'entretien des flottes de véhicules. En 2003, le secteur est du parc industriel de Saint-Georges accueillait 70 entreprises employant 3 665 employés.

### *2.5.2.3 Impact de l'autoroute sur le développement de Notre-Dame-des-Pins*

Les possibilités de développement sont restreintes pour cette localité à vocation résidentielle en raison de la topographie des lieux et de la présence de la plaine inondable de la rivière Chaudière. La présence de l'autoroute à l'est pourrait ajouter une nouvelle limite au développement domiciliaire qui a récemment vu le jour. Le passage de l'autoroute plus à l'est est cependant difficilement envisageable en raison de la présence de résidences et de terres agricoles cultivées.

*L'équipe d'analyse considère que le comité de concertation mis en place constitue la voie de discussion à emprunter afin de chercher des solutions applicables et intéressantes pour les parties concernées.*

### *2.5.2.4 Impact de l'autoroute sur le tourisme*

Selon le ministère du Tourisme, la mise en service d'un tronçon d'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges sera des plus bénéfiques pour l'industrie touristique de la région. Le prolongement de l'autoroute 73 créera une plus grande fluidité du trafic sur la route 173 qui constitue une route panoramique entre Vallée-Jonction et Saint-Georges. Les touristes, en automobile ou en vélo, auront davantage le loisir de contempler le paysage et d'accéder aux attraits touristiques de la région, et ce, de manière plus sécuritaire.

## **2.5.3 Alimentation en eau potable**

Lors de la période de construction, les principales sources d'impact sur la qualité de l'eau sont les activités de creusage et les déversements accidentels d'hydrocarbures ou d'autres produits nocifs.

En période d'exploitation, en plus des déversements accidentels, la contamination peut provenir de la percolation des produits d'entretien de la route, tels que les sels de déglacage. Il est à noter que le Règlement sur la qualité de l'eau potable ne prévoit pas de critère se rapportant aux sels dont l'impact se limite à modifier légèrement le goût de l'eau.

### *2.5.3.1 Description et évaluation de l'impact*

#### *Sources d'eau municipales*

La principale source d'approvisionnement en eau potable de Notre-Dame-des-Pins provient du puits n° 7 qui est situé près de l'intersection entre la route Bernard et le rang Saint-Charles. Bien que considéré hors de la zone à risque, le passage de sa conduite d'amenée d'eau dans l'emprise de l'autoroute constitue un risque de bris et de contamination lors des phases de construction et d'exploitation de la route.

La seconde source d'alimentation en eau potable provient du puits n° 4 qui est situé entre la route Veilleux et la route Bernard, à peu près à mi-chemin entre le tracé de l'autoroute et celui de la route 173. Ce puits présente un risque de contamination et d'interception de sa zone de captage puisqu'il se trouve à une distance d'environ 300 mètres en aval hydraulique de l'emprise autoroutière. Il fournit actuellement 15 % de l'eau potable, mais pourrait être appelé à desservir une plus grande partie de la population dans un avenir plus ou moins rapproché.

Aucun impact n'est prévu au niveau de la source d'alimentation en eau potable de Saint-Georges qui se trouve à environ sept kilomètres de l'autoroute à construire.

### *Sources d'eau privées*

L'étude d'impact indique la présence d'une seule zone à risque qui se situe aux abords du raccordement via la 74<sup>e</sup> Rue à Saint-Georges. Toutefois, aucun puits ne sera affecté puisque les propriétés se trouvent dans l'emprise et seront acquises par le MTQ.

#### *2.5.3.2 Mesures d'atténuation et suivi de la qualité de l'eau*

Les mesures de protection de la conduite du puits n° 7 seront identifiées à la suite de l'étude des besoins de la Municipalité en termes de débit et d'accessibilité alors que les mesures relatives au puits n° 4 seront précisées à la suite de la réalisation d'une étude hydrogéologique.

*L'équipe d'analyse considère que le MTQ devrait déposer au MDDEP les mesures de protection de la conduite d'amenée d'eau du puits n° 7 à mettre en place lors de la période de construction afin d'éviter tout risque de bris et de contamination. Les mesures utilisées devraient toutefois permettre un accès à la conduite en cas de bris subséquent à la mise en service de l'autoroute.*

*À la suite de la réalisation d'une étude hydrogéologique relative au puits n° 4 de la Municipalité de la paroisse de Notre-Dame-des-Pins, le MTQ devrait présenter au MDDEP les moyens qu'il entend prendre afin d'éliminer tout risque de contamination ainsi qu'un programme de suivi de la qualité de l'eau spécifique à ce puits qui aura été harmonisé avec celui de la Municipalité.*

## **2.6 Autres considérations**

### **2.6.1 Climat sonore**

#### *2.6.1.1 Situation actuelle*

L'aire d'étude établie correspond à une bande de 300 mètres de part et d'autre de la future autoroute et de ses voies de service. Elle comporte 71 résidences dont trois seront acquises par le MTQ puisqu'elles se trouvent à l'intérieur de l'emprise. Le degré de perturbation actuel (2003) ressenti par les résidents, selon les critères d'évaluation du MTQ, est présenté au tableau 1.

TABLEAU 1 : RÉSULTATS DE L'ANALYSE DU CLIMAT SONORE ACTUEL (2003) ÉTABLI DANS L'AIRE D'ÉTUDE EN BORDURE DE L'AUTOROUTE À CONSTRUIRE <sup>4</sup>

Degré de perturbation actuellement ressenti par les résidents		Nombre de résidences*
Acceptable	(55 dB(A) et moins)	64
Faible	(59 dB(A))	1
Moyen	(63 et 64 dB(A))	2
Fort	(66 dB(A))	1

\* Excluant celles qui seront acquises

### 2.6.1.2 Impact sonore et mesures d'atténuation lors de la phase de construction

En période de construction, les nuisances occasionnées par les travaux seront perçues localement par la population établie en bordure des aires d'intervention et des voies de circulation empruntées par la machinerie et les camions. Bien que les niveaux sonores puissent atteindre les 80 dB(A) à certains moments, le MTQ qualifie l'impact de mineur en raison de son caractère temporaire et de la faible densité des habitations établies à proximité des aires d'intervention.

Les critères sonores habituellement utilisés par le MTQ sont les suivants :

- Jour entre 7 h et 19 h : 75 dB(A) ou niveau ambiant sans travaux +5 dB(A)<sup>5</sup>
- Nuit entre 19 h et 7 h : niveau ambiant sans travaux +5 dB(A)

Les objectifs d'impacts sonores établis par le MDDEP sont différents<sup>6</sup> :

- Jour entre 7 h et 19 h : niveau ambiant ou 55 dB(L<sub>Ar, 12 h</sub>)
- Soir entre 19 h et 22 h : niveau ambiant ou 45 dB(L<sub>Ar, 3 h</sub>) (55 si justifié)
- Nuit entre 22 h et 7 h : niveau ambiant ou 45 dB (L<sub>Ar, 1 h</sub>)

Afin de réduire l'impact sonore en période de construction, le MTQ prévoit différentes mesures d'atténuation en bordure des zones sensibles, telle que la restriction de la période de réalisation des travaux et l'ajout de certains dispositifs au niveau de l'équipement et la machinerie utilisée. Un programme de surveillance du climat sonore au cours de la phase de construction est prévu afin de vérifier le niveau sonore réel et d'apporter des correctifs au besoin.

*L'équipe d'analyse considère que le programme de surveillance du climat sonore doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés aux zones*

<sup>4</sup> Le bruit se mesure à l'aide d'un sonomètre qui en quantifie l'intensité en termes de décibels (dB). L'utilisation d'un élément de pondération (échelle A) simule la réception par l'oreille humaine. Les indices statistiques (L<sub>eq</sub>) complètent l'information en présentant la moyenne du niveau de bruit ressenti pour une période donnée. À titre d'exemple, une rue tranquille produira un niveau sonore de 45 dB(A) L<sub>eq, 24 h</sub>, alors qu'une mesure instantanée du bruit produit par un poids lourd passant sur une route à 80 km/h produira 90 dB(A).

<sup>5</sup> L'indicateur de bruit utilisé lors des travaux est le L<sub>10</sub><sup>5</sup> avec un temps d'échantillonnage de 30 minutes.

<sup>6</sup> Tiré de : Le bruit communautaire au Québec, Politiques sectorielles, Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, mise à jour de mars 2007.

*sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces relevés doivent comporter des mesures du niveau initial et de la contribution sonore du chantier. Le programme doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige. Il doit également inclure des mécanismes pour informer les citoyens du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.*

### 2.6.1.3 Impact sonore en phase d'exploitation

Selon l'étude d'impact, les résidants situés en périphérie de la nouvelle autoroute ne subiront aucun impact sonore ou encore un impact sonore faible à la suite de la mise en service du nouveau tronçon d'autoroute.

Les simulations démontrent que le niveau sonore moyen sur 24 heures demeura sous les 50 dB(A) en 2021, à l'exception du secteur près de l'intersection entre l'autoroute et la 57<sup>e</sup> Rue à Saint-Georges, dont le climat sonore a été estimé à 52 dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ . Cette exception s'applique évidemment aussi aux résidences pour lesquelles le climat sonore est déjà plus élevé dans le secteur de l'intersection entre la route 173 et la 74<sup>e</sup> Rue.

Quant aux résidants riverains du tronçon de la route 173, pour lequel l'achalandage sera moindre en raison du transfert d'un certain pourcentage des usagers vers l'autoroute, ils bénéficieront d'une baisse de leur climat sonore. Celle-ci pourrait être de l'ordre de 2 à 4 dB(A), donc perceptible à l'oreille humaine.

### 2.6.1.4 Les critères d'acceptabilité du MDDEP en matière de climat sonore

Dans le cadre de l'analyse environnementale de projet, le MDDEP a établi le critère d'acceptabilité du niveau sonore ambiant pour la circulation routière à 55 dB(A) sur une période de 24 heures. Toutefois, si le niveau sonore ambiant dépasse déjà les 55 dB(A), celui-ci devient le seuil maximum à respecter. Une augmentation de 1 dB(A) s'avère acceptable lorsque l'indicateur  $L_{eq, 24 h}$  est inférieur à 60 dB(A) mais supérieur à 55 dB(A) le jour. Aucune augmentation n'est jugée acceptable lorsque le  $L_{eq, 24 h}$  est de plus de 60 dB(A).

### 2.6.1.5 Politique sur le bruit routier du MTQ

Selon l'approche de planification intégrée définie dans la Politique sur le bruit routier du MTQ, lorsque l'impact sonore de la construction d'une nouvelle route est jugé significatif, celui-ci voit à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. Un impact sonore est considéré significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté (horizon 10 ans) aura un impact moyen ou fort. L'importance de l'impact est établie selon une grille d'évaluation déterminée par le MTQ. Les mesures d'atténuation prévues doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dB(A) sur une période de 24 heures.

### 2.6.1.6 Les mesures d'atténuation prévues par le MTQ

Aucune mesure d'atténuation n'est prévue puisque l'impact sur le climat sonore est soit nul ou faible.

### 2.6.1.7 Suivi des impacts sonores

Dans le cadre de son approche corrective abordée dans sa Politique sur le bruit routier, le MTQ prévoit effectuer un suivi des impacts sonores un an après l'ouverture du nouveau tronçon routier, de même que cinq ans et dix ans après celle-ci. Une attention particulière sera portée aux zones sensibles. Le MTQ s'est entre autres engagé à inclure à son programme de suivi du climat sonore deux résidences dont l'une est située au nord de la 57<sup>e</sup> Rue et l'autre au sud de la 74<sup>e</sup> Rue projetée. La situation sera ensuite évaluée au cas par cas dans les limites du cadre de la Politique sur le bruit routier du MTQ.

L'initiateur de projet s'est également engagé à informer le comité de concertation des résultats des différents suivis environnementaux, dont celui sur le climat sonore, et de l'application des mesures correctives, le cas échéant. Ce comité poursuivra ses rencontres sur une période minimale de un an à la suite de la mise en service de l'autoroute.

*L'équipe d'analyse constate que l'initiateur de projet ne prévoit aucun impact d'importance sur le climat sonore, et ce, même dix ans à la suite de l'ouverture de l'autoroute. Les niveaux de bruits demeurent en deçà des limites acceptables par le MTQ et le MDDEP, soit sous les 55 dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ , exception faite des quelques résidences pour lesquelles le niveau sonore était déjà plus élevé. Ils rejoignent aussi majoritairement les valeurs guides suggérées par l'Organisation mondiale de la Santé qui recommandent un maximum de 50 dB(A)  $L_{eq, 16 h}$  pour éviter une gêne modérée.*

*Cependant, certains résidents pourraient ressentir une hausse du climat sonore qualifiée de dérangeante relativement à la tranquillité qu'ils ont connu avant la mise en service de l'autoroute. En ce sens, l'équipe d'analyse est en accord avec l'engagement relatif au programme de suivi du climat sonore proposé par l'initiateur de projet.*

## 2.6.2 Conditions hydrauliques

La zone d'étude se situe à l'intérieur du bassin versant de la rivière Chaudière. Celle-ci est bien connue pour ses inondations printanières qui se produisent principalement dans le secteur des eaux mortes dans lequel s'insère le projet.

### 2.6.2.1 Description et évaluation de l'impact

L'imperméabilisation des sols par le développement d'un réseau routier contribue à augmenter le ruissellement des eaux de pluies et de fonte des neiges, ce qui augmente l'apport dans les cours d'eau et les risques d'érosion ou de débordement. Dans le cas présent, il a été estimé que l'augmentation du débit de pointe dans les tributaires de la rivière Chaudière entre Beauceville et Saint-Georges serait plutôt faible, soit moins de 3 % pour une période de récurrence des crues

de 25 ans. Ces augmentations n'auraient aucun effet significatif sur le niveau des eaux de la rivière Chaudière.

#### *2.6.2.2 Mesures d'atténuation prévues*

Il apparaît essentiel que l'implantation de l'autoroute et des aménagements connexes n'ait pas d'impact sur le drainage local et les équipements existants. Ceci est d'autant plus important que le développement urbain résultant de la construction de l'autoroute pourrait lui aussi avoir un impact sur le drainage.

De ce fait, le MTQ prévoit aménager un ouvrage de retenue dans le secteur du ruisseau Scully à Saint-Georges (annexe 3) afin d'étaler la pointe du débit au moment de pluies importantes et ainsi retarder l'arrivée de l'eau dans le réseau hydrographique situé en aval.

L'aménagement d'ouvrages de retenue, tel un bassin ou un fossé de rétention, a pour objectif d'intercepter et de contenir temporairement l'eau de ruissellement de l'autoroute et de se vidanger seulement lorsque sera passée la pointe de débit de crue des cours d'eau interceptés. L'ouvrage de rétention sera dimensionné pour absorber une crue d'une période de récurrence de 100 ans et conçu de façon à réduire les phénomènes d'érosion du lit et des berges des cours d'eau.

Puisque la conception des ouvrages de retenue se fera à une étape ultérieure, le MTQ prévoit déposer au MDDEP les plans et devis s'y rapportant lors du dépôt de la demande de certificat d'autorisation de construction. Ces ouvrages seront conçus de manière à s'intégrer au paysage. Ainsi, le MTQ s'engage à limiter le déboisement au minimum afin de conserver les abords boisés et à végétaliser les nouveaux terrassements.

#### *2.6.2.3 Programme de suivi*

Le MTQ procédera lorsque requis, notamment lors de pluies exceptionnelles, à une inspection desdits bassins dans les premières années de la mise en opération de l'autoroute 73, et ce, dans le but de vérifier le rendement et la fiabilité des ouvrages. Les modalités de suivi seront déposées auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation de construction.

### **2.6.3 Paysage**

Le tracé d'autoroute proposé s'insère dans un milieu permettant de limiter l'impact sur le paysage. L'infrastructure routière se situe presque en totalité dans le piedmont, au-delà du bassin visuel de la vallée de la rivière Chaudière. En outre, l'insertion de l'autoroute dans des unités visuelles forestières caractérisées par une faible concentration d'observateurs et par un relief vallonné limite considérablement la visibilité des ouvrages. Toutefois, les ouvrages d'art permettant le franchissement des cours d'eau et des routes, ainsi que le nivellement nécessaire à l'implantation de l'autoroute transformeront le caractère du paysage présent.

Le tableau 6.24 de l'étude d'impact présente les impacts du projet sur le paysage et les mesures d'atténuation prévues. Il semble que l'impact sera ressenti principalement par des résidants, permanents ou non, du rang Saint-Charles et de la route 173 près de la route de raccordement. La

vue de quelques villégiateurs qui possèdent des chalets pourrait également être légèrement modifiée. Enfin, les usagers de l'autoroute bénéficieront surtout d'un paysage agroforestier. L'importance de l'impact résiduel est qualifiée de mineure ou de moyenne, selon l'endroit.

#### **2.6.4 Patrimoine et archéologie**

Selon l'étude d'impact, le projet n'affectera aucun bâtiment ou site patrimonial reconnu ou cité. Une évaluation ciblée de la seule résidence susceptible de présenter un potentiel patrimonial a démontré que le bâtiment ne présente pas d'intérêt particulier en raison des récentes rénovations effectuées avec des matériaux modernes.

L'étude de potentiel archéologique menée en 2005 par la firme Ethnoscope conclut qu'aucun site archéologique actuellement connu, classé ou reconnu n'est localisé dans les limites de la zone d'étude. Toutefois, quelques zones à potentiel archéologique y ont été identifiées à l'intérieur de l'emprise dans les secteurs suivants :

- rivière Gilbert;
- ruisseau Scully;
- ruisseau Darville;
- intersection route 173.

Les travaux requis lors de la phase de construction pourraient donc occasionner la détérioration de sites ou de vestiges inconnus jusqu'à présent. C'est pourquoi les zones à potentiel archéologique identifiées à l'intérieur de l'emprise retenue pour la réalisation du projet feront l'objet d'un inventaire exhaustif. Elles seront alors systématiquement évaluées par des inspections visuelles et des sondages archéologiques exploratoires. Nonobstant les résultats des inventaires, les responsables de chantier seront informés de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et qu'ils doivent, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci par des experts. Le processus d'inventaire archéologique suivra la procédure habituelle du MTQ établie selon la Loi sur les biens culturels du Québec.

#### **2.6.5 Terrains et bâtiments affectés**

La construction de l'autoroute, des voies de raccordement et des voies de desserte nécessite l'acquisition ou le déplacement de trois bâtiments situés dans le secteur de l'intersection de la 74<sup>e</sup> Rue et de la route 173. Elle implique également l'acquisition d'au moins 56 terrains ou parties de terrains possédés par 51 propriétaires et touchant une superficie de 95 hectares.

La mesure d'atténuation prévue par le MTQ pour les acquisitions et la fragmentation des terrains consiste à négocier les indemnités prévues avec les propriétaires conformément au processus normal d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour la construction d'infrastructures routières. Le MTQ prévoit acquérir les petits résidus de terrains enclavés et pour lesquels les propriétaires actuels n'ont pas montré d'intérêt pour les offrir par la suite aux propriétaires adjacents en vue d'un remembrement.

### 2.6.6 Activités extractives

L'étude d'impact mentionne que le projet empiètera sur deux sites d'extraction situés à Saint-Georges. Le premier site, d'une superficie de 1,9 hectare, se trouve au nord de la 57<sup>e</sup> Rue et ne serait plus exploité. Dans le second cas, l'empiètement se ferait dans la partie nord de la carrière (qui n'est plus en exploitation) située au niveau de la 35<sup>e</sup> Avenue. Dans chacun des cas, le retranchement serait de 1,2 hectare. Le MTQ prévoit indemniser les exploitants de la carrière pour les superficies requises par le prolongement de l'autoroute.

### 2.6.7 Sentiers pour motoneiges et véhicules tout terrain

La zone d'étude comporte les parcours de motoneige n<sup>os</sup> 55 et 75 du réseau Trans-Québec ainsi que le parcours provincial pour véhicules tout terrain n<sup>o</sup> 60 et le sentier régional n<sup>o</sup> 153. Ces deux derniers, orientés dans l'axe est-ouest, franchissent la rivière Chaudière à la hauteur de Notre-Dame-des-Pins et croisent le tracé de l'autoroute entre la route Veilleux et la route Bernard.

Le MTQ a entamé des démarches auprès des responsables des clubs locaux et des fédérations ainsi qu'auprès des représentants de la Conférence régionale des élus (CRÉ). Le MTQ travaille présentement avec le milieu pour trouver des solutions concrètes aux problématiques causées par la réalisation du projet. Les aménagements qui seront retenus par les parties seront inscrits aux plans et devis qui seront soumis au MDDEP lors du dépôt de la demande de certificat d'autorisation selon l'article 22 de la LQE.

### 2.6.8 Boisés et faune avienne

Selon l'étude d'impact, la réalisation du projet entraînera une perte d'habitat forestier d'une superficie d'environ 60 hectares. Aucun boisé rare ou exceptionnel n'a été identifié. Près de 112 espèces d'oiseaux sont susceptibles de se trouver dans la zone d'étude dont un peu plus d'une soixantaine seraient associées au milieu forestier. Le MTQ prévoit respecter une période de restriction des activités de déboisement lors de la période de nidification intensive de la faune avienne. Toutefois, selon lui, une telle mesure pourrait être difficilement applicable en raison des autres restrictions à respecter, plus particulièrement la période de fraie des poissons. De plus, il est à prévoir que le déboisement se fera en partie par les propriétaires fonciers.

*L'équipe d'analyse est consciente de la difficulté d'établir un échancier efficace des travaux en raison des différentes périodes de restriction à respecter afin de protéger la faune et ses habitats. Elle propose néanmoins que le MTQ procède à l'essentiel des travaux de déboisement en dehors de la période intensive de nidification de l'avifaune qui a lieu entre le 1<sup>er</sup> mai et le 15 août.*

### 2.6.9 Cerf de Virginie

L'aire d'étude ne comporte aucun ravage identifié en vertu de la Loi sur la mise en valeur et la conservation de la faune. Cependant, plusieurs petites zones de concentration sont utilisées par le Cerf de Virginie sur une base secondaire ou par quelques individus qui y trouvent des conditions propices pour y passer l'hiver. Le tracé de l'autoroute traverse deux d'entre elles sur une distance cumulative de 1,5 kilomètre alors que plusieurs autres sont à proximité.

Les principaux impacts du projet sur le Cerf de Virginie sont liés à la perte d'habitat (60 hectares) et à la mortalité due aux risques de collisions avec les véhicules. Soulignons ici que les zones de concentration observées peuvent varier d'une année à l'autre. L'importance de ces impacts liés au Cerf de Virginie a été qualifiée de moyenne.

Dans les secteurs identifiés à risque, une signalisation appropriée sera mise en place pour prévenir les usagers de l'autoroute de la présence possible de cerfs de Virginie. De plus, le MTQ s'engage à établir et à réaliser un suivi des accidents avec la grande faune et à mettre en place des mesures appropriées aux besoins, et ce, en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF).

*Le taux de mortalité dû aux accidents routiers est difficilement quantifiable et prévisible. Les études présentement en cours dans le ravage de la rivière Calway par le MRNF et le MTQ permettront d'approfondir les connaissances au sujet de l'utilisation des habitats par le Cerf de Virginie à la suite de l'aménagement d'une autoroute. L'équipe d'analyse appuie l'engagement du MTQ à procéder à un suivi des accidents avec la grande faune.*

#### **2.6.10 Cours d'eau et faune aquatique**

Environ une demi-douzaine de cours d'eau seront traversés ou affectés indirectement par l'autoroute, les voies de desserte et les voies de raccordement. Ils sont généralement de faible dimension et peu encaissés, à l'exception de la rivière Gilbert. Plus d'une quinzaine d'espèces de poissons y ont été répertoriés. Des aires potentielles d'alimentation, de fraie et d'alevinage de l'Achigan à petite bouche sont susceptibles de se trouver près ou au point de traversée de la rivière Gilbert. L'Ombre de fontaine a été retrouvé dans le ruisseau Scully qui abrite des aires d'alevinage.

Les travaux de construction affecteront le lit et les berges des cours d'eau et causeront une dégradation temporaire de l'habitat pour la faune aquatique. L'importance de ces impacts a été qualifiée de mineure. Il est à noter que la mise en place des ponceaux pourrait également nécessiter le redressement du profil longitudinal de certains cours d'eau.

En phase d'exploitation, la présence de l'autoroute et des routes d'accès aura pour effet de modifier les conditions de drainage et ainsi augmenter, de façon limitée, les débits de certains cours d'eau. L'importance de l'impact a été qualifiée de moyenne en raison de son caractère permanent. Enfin, les activités d'entretien des nouvelles infrastructures et le passage des usagers sur le réseau autoroutier pourraient causer une certaine pollution de l'eau en termes d'abrasifs, de sels de déglacage et de contaminants divers. L'importance de cet impact a été qualifiée de mineure.

Les tableaux 6.3 et 6.8 de l'étude d'impact mentionnent les mesures d'atténuation que le MTQ prévoit utiliser afin de réduire les impacts du projet sur la qualité des eaux de surface et la faune aquatique. Le MTQ s'est de plus engagé, dans la mesure du possible, à respecter les périodes de restriction visant à protéger la reproduction de l'Ombre de fontaine (15 septembre au 15 juin) et de l'Achigan à petite bouche (1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> juillet) pour les cours d'eau auxquels elles s'appliquent. Dans les cas où cela s'avèrerait impossible sans entraîner de retards indus à l'échéancier de construction, des mesures particulières seront convenues avec le MRNF et

incluses aux documents d'appels d'offres ou appliquées hors contrat. Le MTQ s'engage également à consulter le MRNF pour les modifications aux tracés (cas de redressement) de cours d'eau préalablement à tout aménagement.

*L'équipe d'analyse considère que le MTQ doit justifier auprès du MDDEP les projets de redressement de cours d'eau puisqu'il s'agit d'une solution de dernier recours. Le MTQ devra également identifier les plans d'eau concernés et préciser la dimension et la localisation des nouveaux parcours. Enfin, la réalisation des travaux doivent s'inspirer des recommandations décrites dans la fiche technique n° 10 du MDDEP relativement aux projets de détournement de cours d'eau.*

*L'équipe d'analyse propose également que le MTQ dépose au MDDEP, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE, la liste finale des cours d'eau traversés. Pour chacun d'eux, le MTQ devrait fournir les renseignements suivants, établis en collaboration avec les autorités concernées :*

- la nécessité d'assurer le libre passage du poisson et les moyens prévus pour y parvenir;*
- la période de restriction des travaux qui a été convenue avec le MRNF;*
- les aménagements et les mesures visant à atténuer les impacts des travaux de construction;*
- les structures, les aménagements et les mesures visant à atténuer les impacts lors de la période d'exploitation, notamment en matière d'apport de sédiments.*

## CONCLUSION

L'équipe d'analyse est d'avis que la portion sud du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges est justifiée puisqu'elle contribuerait à améliorer la fluidité de la circulation, à réduire les risques d'accidents et à favoriser la croissance économique de la région. De plus, la réalisation du projet aurait un impact positif au niveau des agglomérations contournées en termes de sécurité et de qualité de vie.

Les principaux enjeux associés au projet concernent la protection du territoire et des activités agricoles, le développement économique de la région et la conservation de la qualité de l'eau potable. Afin de minimiser les impacts sur ces éléments du milieu, le MTQ a prévu plusieurs mesures d'atténuation et de compensation.

L'implantation d'une infrastructure majeure telle qu'une autoroute ne peut être réalisée sans modifier de façon significative son milieu d'insertion. L'optimisation du tracé en regard du milieu agricole, dans le respect de la législation en vigueur, ainsi que les mesures d'atténuation et de compensation proposées par le MTQ permettent à l'équipe d'analyse d'établir l'acceptabilité environnementale du projet, sous réserve des conditions de réalisation proposées dans ce rapport.

*Original signé*

**Céline Dupont**

Biologiste, M. Sc. environnement

Chargée de projet

Service des projets en milieu terrestre

Direction des évaluations environnementales

## RÉFÉRENCES

- Lettre de M. Luc Bilodeau, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 10 janvier 2008, concernant divers engagements relatifs aux ouvrages de rétention d'eau, à la faune terrestre et aquatique, aux activités agricoles et forestières, à l'économie locale, au climat sonore en période d'exploitation, aux véhicules hors route, à l'utilisation des explosifs et à la gestion des matériaux excédentaires, 7 pages;
- Lettre de M. Luc Bilodeau, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 10 janvier 2008, concernant une demande d'évaluation de la possibilité d'autoriser la portion sud du projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, 2 pages;
- Lettre de M. Luc Bilodeau, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 19 février 2008, demandant une autorisation pour la portion du tracé de l'autoroute 73 compris entre la route Veilleux et la 74<sup>e</sup> Rue projetée, 1 page;
- Lettre de M. Richard Charpentier, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 25 février 2009, concernant des engagements relatifs au comité de concertation et au programme de suivi du climat sonore ainsi que la réitération de la demande formulée dans la lettre datée du 19 février 2009, 2 pages et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Inventaire des pistes de la grande et de la petite faune*, par Tecslult inc., juillet 2003, 16 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Impacts économiques et commerciaux*, par Tecslult inc., novembre 2003, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Consultations publiques 12 mai et 29 novembre 2004*, par Tecslult inc., avril 2005, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final*, par Tecslult inc., juin 2005, pagination multiple;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Mise à jour de l'étude d'opportunité*, par Tecsumt inc., juin 2005, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport final – Définition des caractéristiques hydrologiques du milieu et impacts probables de l'autoroute projetée sur les conditions actuelles*, par Tecsumt inc., juin 2005, 35 pages et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport complémentaire*, par Tecsumt inc., décembre 2005, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Annexe au rapport complémentaire – Rapport descriptif des traversées de cours d'eau*, par Tecsumt inc., décembre 2005, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Étude complémentaire sur la faune ichtyenne dans les cours d'eau traversés par le tracé projeté*, par Tecsumt inc., septembre 2006, 5 pages et 3 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges – Étude d'impact sur l'environnement – Complément à l'étude du climat sonore – Note technique no 3*, par Tecsumt inc., octobre 2006, 22 pages et 1 annexe;
- ROMA FLUET ET ASSOCIÉS SENC. *Répercussions des tracés suggérés sur la dynamique urbaine et le développement économique de Beauceville*, mars 2005, 33 pages.

## **ANNEXES**



## ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;

et les ministères et organismes suivants :

- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- 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;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère du Tourisme.

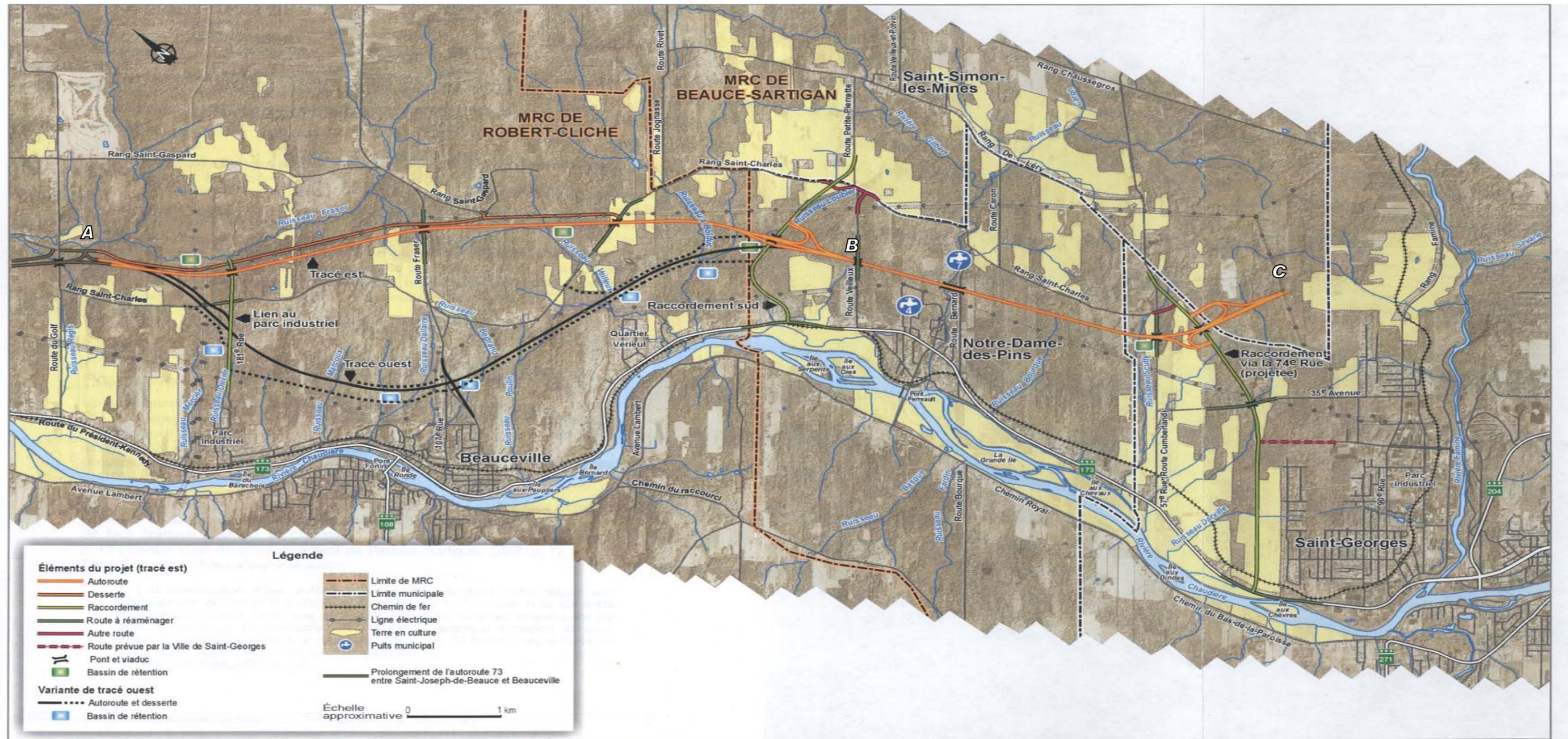


## ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2002-05-23	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2002-05-29	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
2005-07-25	Réception de l'étude d'impact
2005-07-27 au 2005-09-23	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2005-09-29	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur de projet dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact
2006-01-09	Réception des réponses (rapport complémentaire) de l'initiateur aux questions et commentaires
2006-01-13	Réception d'une annexe au rapport complémentaire
2006-01-17	Émission de l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
2006-02-10	Émission du mandat d'information publique au BAPE
2006-02-21 au 2006-04-07	Période d'information et de consultation publiques
2006-10-02 au 2007-01-26	Audience publique
2007-01-26	Dépôt du rapport du BAPE au ministre
2007-01-29 au 2007-03-02	Consultation intra et interministérielle sur l'acceptabilité environnementale du projet
2007-07-13	Décision de la CPTAQ relative à ce projet
2007-08-10	Requête en révision de la décision de la CPTAQ
2007-10-16	Désistement partiel de la requête en révision de la décision de la CPTAQ
2008-01-15	Réception d'une lettre d'engagement
2008-02-22	Réception de la demande d'autorisation du MTQ pour la portion sud du projet
2008-03-27	Transmission des engagements du MTQ aux ministères consultés pour information
2008-04-09	Réception des commentaires relatifs aux engagements du MTQ
2008-04-16	Transmission des commentaires au MTQ
2008-07-17	Décision du TAQ concernant la requête en révision de la décision de la CPTAQ rendue le 13 juillet 2007

2009-01-13	Rencontre de concertation MTQ – MSSS – MDDEP
2009-01-13	Décision du TAQ rectifiant sa décision de juillet 2008
2009-02-18	Réception de la mise à jour des données de l'étude d'impact pour la portion sud du projet
2009-03-03	Réception de renseignements complémentaires (seconde lettre d'engagement et copie de la décision du TAQ de janvier 2009)

## ANNEXE 3 : VARIANTES DE TRACÉ D'AUTOROUTE, PROJET RETENU ET MILIEU D'INSERTION



Source : Rapport du BAPE.

Tronçon A-B : portion nord du projet

Tronçon B-C : portion sud du projet