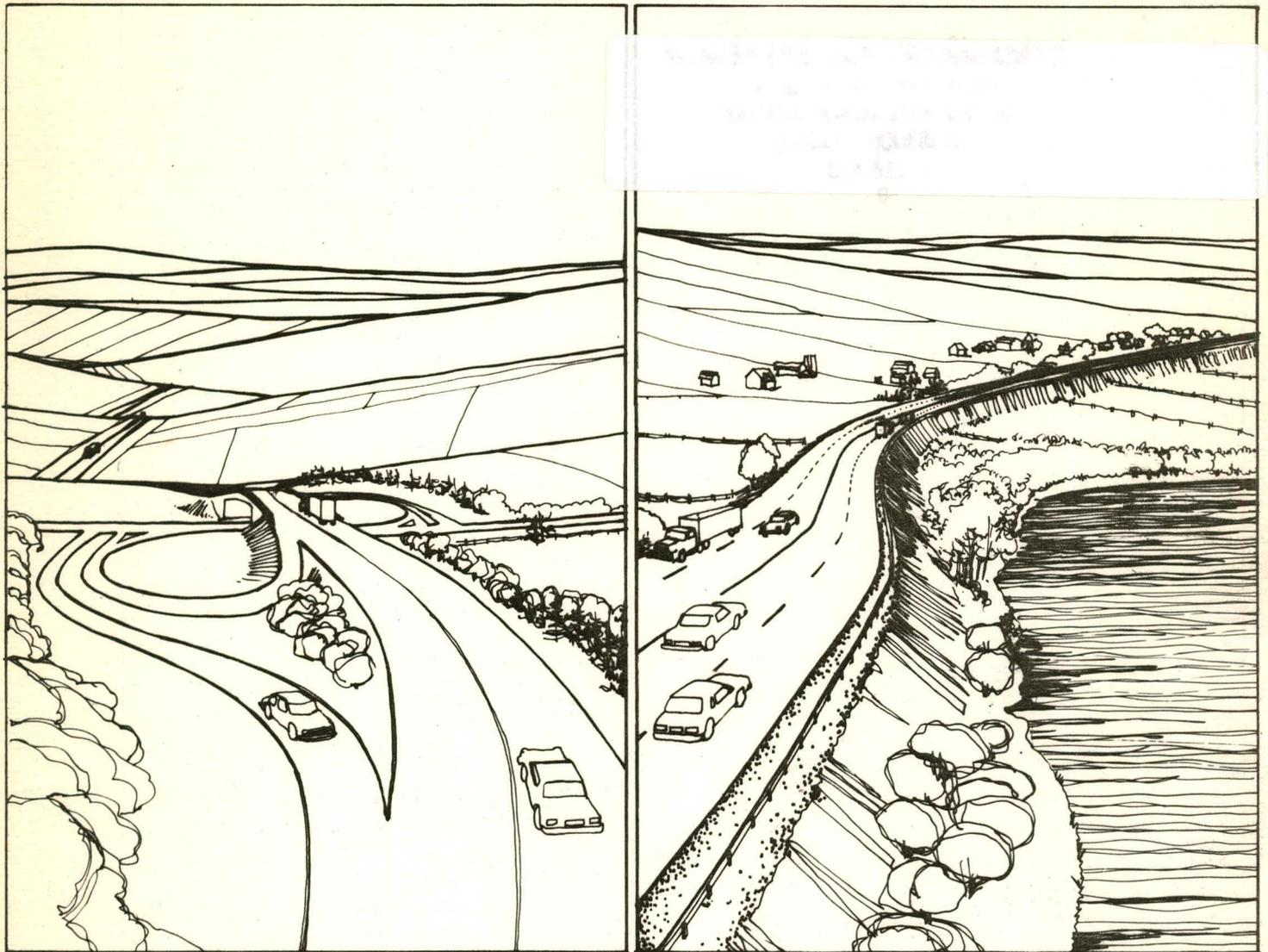




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



Étude environnementale
Autoroute 73 sud (Beauce)
Tronçon Beauceville / Saint-Georges

ROCHE
Associés Inc.
Groupe conseil

470 136



Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

Service de l'environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, RUE DORCHESTER SUD, 70~~
~~QUÉBEC, QUÉBEC~~
~~G1K 5Z1~~

Ministère des Transports

Centre de documentation

930, Chemin Ste-Foy

6e étage

Québec (Québec)

G1S 4X9

Étude environnementale
Autoroute 73 sud (Beauce)
Tronçon Beauceville / Saint-Georges

ROCHE
associés inc.
Groupe-conseil

CANQ
TR
GE
EN
588

2535 boul. Laurier
Saint-Foy, Québec
G1V 4M3 Canada
(418) 871-9600
Télex: OBC 051 3654

Decembre 1982

ÉQUIPE DE TRAVAIL

VÉRONIQUE BÉLANGER, graphiste

MICHEL BERGERON, ethnologue

THÉRESE CARDINAL, secrétaire

JOS E. FORTIN, technicienne en transport

GUY GERMAIN, géographe-aménagiste

DANIEL GUÉRETTE, technicien en cartographie

YVON JOBIN, ingénieur civil

BERTRAND MORIN, archéologue

MADELEINE PAULIN, ingénieur-forestier

RÉNALD PELLETIER, technicien en sciences naturelles

MARIELLE PESANT, graphiste

MARC ROOD, technicien en sciences naturelles

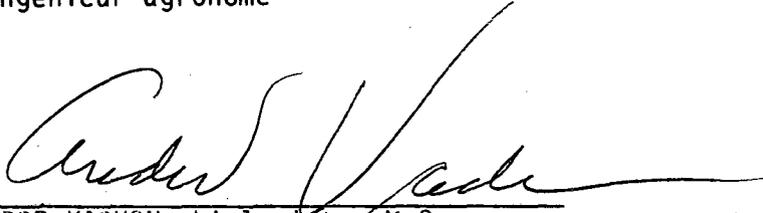
LOUIS-PHILIPPE ROY, architecte-paysagiste

HENRIOT SABOURIN, ingénieur agronome

MARIE SIMARD, opératrice en traitement de textes

CLÉMENT VILLENEUVE, ingénieur agronome

CHARGÉ DE PROJET:


ANDRÉ VACHON, biologiste, M.Sc.
Division Environnement

Travail effectué à la demande du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
LISTE DES TABLEAUX	iii
LISTE DES FIGURES ET DES CARTES	iv
<u>1.0 INTRODUCTION ET PROBLÉMATIQUE</u>	<u>1</u>
1.1 Cadre et objectifs de l'étude	1
1.2 Contexte social	2
1.3 Délimitation du secteur à l'étude	3
1.4 Le projet	3
1.4.1 Description des deux scénarios envisagés	5
<u>2.0 INVENTAIRE ET ANALYSE</u>	<u>11</u>
2.1 Milieu physique	11
2.1.1 Zones potentielles d'érosion	11
2.1.2 Zones d'inondation	11
2.2 Milieu biologique	12
2.2.1 Végétation	12
2.2.2 Faune	13
2.3 Milieu humain	14
2.3.1 Agriculture	14
2.3.2 Domaine bâti	21
2.3.3 Transport scolaire	25
2.3.4 Infrastructures	26
2.3.5 Carrières, sablières-gravières	26
2.3.6 Archéologie	27
2.4 Milieu visuel	28
2.4.1 Grande unité de paysage du secteur à l'étude	28

2.4.2	Caractéristiques visuelles et paysages perçus de la route 173	28
2.4.3	Caractéristiques visuelles et paysages perçus de la partie est du secteur à l'étude	30
3.0	IMPACTS	32
3.1	Impacts généraux	32
3.1.1	Route 173 (réaménagée à 4 voies contiguës)	32
3.1.2	Autoroute 73	35
3.2	Impacts ponctuels et mesures de mitigation	36
4.0	ÉVALUATION COMPARATIVE ET CHOIX DE L'OPTION	38
4.1	Méthodologie d'analyse	38
4.2	Optimisation de l'option du réaménagement de la route 173	38
4.3	Analyse comparative des options	42
4.3.1	Milieu biophysique	48
4.3.2	Milieu humain	49
4.3.3	Milieu visuel	52
4.4	Choix de l'option préférentielle	54
5.0	CONCLUSION	57
ANNEXE A:	Les plantations. Caractéristiques des lots sous aménagement sylvicole	
ANNEXE B:	Fiches descriptives des bâtiments expropriés	
ANNEXE C:	Producteurs agricoles affectés par le projet entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins	
ANNEXE D:	Affectation des terres dans le secteur à l'étude entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges	
ANNEXE E:	Tableau 1: Impacts ponctuels du réaménagement de l'autoroute 73	
	Tableau 2: Impacts ponctuels du réaménagement de la route 173 à 4 voies contiguës	

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 :	Volume de circulation horaire sur la route 173 à Sainte-Marie	20
Tableau 2.2 :	Liste des propriétaires possédant des terres agricoles à l'ouest de la route 173	22
Tableau 4.1 :	Optimisation de l'option route 173	41
Tableau 4.2 :	Tableau comparatif des éléments affectés	45

 LISTE DES FIGURES ET DES CARTES

Figure 1.1:	Localisation	4
Figure 1.2:	Profil en travers de l'autoroute à 2 chaussées	6
Figure 1.3:	Profil en travers avec voie lente (Tron- çon A-B)	7
Figure 1.4:	Profil en travers avec section urbaine (Tronçon B-C)	8
Figure 1.5:	Profil en travers avec section semi- urbaine (Tronçon C-D)	9
Figure 2.1:	Distance critique à parcourir pour les véhicules qui ont à traverser la route 173	18
Figure 2.2:	Paysages perçus de la route 173	29
Figure 4.1:	Vue en plan au raccordement de l'autoroute 73 à la route 173	40
Figure 4.2:	Raccordement de l'autoroute 73 à la route 173 (avec viaduc) à Beauceville-Est	43
Figure 4.3:	Raccordement de l'autoroute 73 à la route 173 (sans viaduc) à Beauceville-Est	44
Figure 4.4:	Echangeur de Saint-Georges	53
Carte 1:	Inventaire et impact	
Carte 2:	Cadastre	

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5Z1

1.0 Introduction et problématique

1.0 INTRODUCTION ET PROBLÉMATIQUE

1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

En août 1982, le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec mandatait le Groupe-conseil Roche associés ltée pour la réalisation d'une étude environnementale relative à l'autoroute 73 Sud (Beauce), pour le tronçon compris entre les villes de Beauceville et de Saint-Georges.

Depuis 1970, de nombreuses études ont été menées relativement à cette autoroute. Entre autres, deux scénarios ont été étudiés, soit: l'autoroute 73 Sud prolongée à une chaussée seulement, selon le tracé original, de Beauceville à Saint-Georges et le raccordement de l'autoroute 73 Sud entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins à la route 173; cette dernière étant réaménagée à quatre voies contiguës, à partir du point de raccordement jusqu'à Saint-Georges.

Ces deux options font présentement l'objet d'une réévaluation. Déjà, une étude de faisabilité* réalisée par le ministère des Transports indiquait une préférence pour le réaménagement à quatre voies contiguës de la route 173 en raison, entre autres, des coûts moindres de construction et d'entretien.

Conséquemment, l'objectif de la présente étude est avant tout d'apporter un avis éclairé au ministère des Transports sur l'option routière à privilégier au plan environnement.

Dans le cadre de cette étude, l'avis technique fourni au Ministère, comprend dans un premier temps une description du milieu. Seuls les éléments jugés décisionnels ont fait l'ob-

* Ministère des Transports du Québec, mars 1982. Etude de faisabilité (coût). Prolongement de l'A-73 à une chaussée vs le raccordement à la R-173 réaménagée à 4 voies contiguës entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins. Direction des tracés et des projets. Service des tracés et des projets. Division des tracés de Québec, 12 pages.

jet d'inventaires détaillés dans cette étude. Ainsi, une emphase particulière a été mise sur le domaine agricole, la tenure des terres, les érablières, les secteurs de développement résidentiel et le milieu visuel. L'analyse de ces nombreuses variables se veut une étape importante puisqu'elle sera déterminante dans le processus de décision finale.

D'autres éléments, tels la végétation forestière, le potentiel faunique et archéologique, les zones potentielles d'érosion, les zones d'inondation, les infrastructures de transport et de communications et les carrières et gravières-sablières ont également été analysés.

Dans un second temps, les répercussions environnementales des deux options proposées ont été identifiées et évaluées selon leur importance, ce qui permet de faire un choix sur les seules bases environnementales.

1.2 CONTEXTE SOCIAL

Depuis bon nombre d'années, la Beauce fait figure à part parmi les diverses régions du Québec. Reconnue comme une région très dynamique et progressive, la Beauce s'est structurée autour de six pôles importants de population, dont Beauceville et Saint-Georges. La route 173 a constitué au cours de ces années l'axe routier privilégié de transport et de développement, favorisant les échanges commerciaux et de services entre ces différents centres urbains. La ville de Saint-Georges, pôle commercial et administratif, générateur d'emploi, draine, quant à elle, une large part de la région de Beauce-Sud, dont notamment Beauceville.

Les interrelations entre les différentes villes de la Beauce sont très étroites et sont fonction d'une desserte routière adéquate. Plusieurs exemples fournissent la preuve de la nécessité d'une bonne desserte routière entre les deux villes que sont Beauceville et Saint-Georges: au point de vue des équipements de la santé, on a annoncé récemment la fusion des hôpitaux de Beauceville et de Saint-Georges; au niveau scolaire, seul Saint-Georges possède un CEGEP, ce qui implique une centralisation des étudiants. Cependant, même si les

deux municipalités ne font pas partie de la même M.R.C. (municipalité régionale de comté), on peut supposer que les préoccupations face au développement régional, notamment pour les voies majeures de circulation, seront du même ordre.

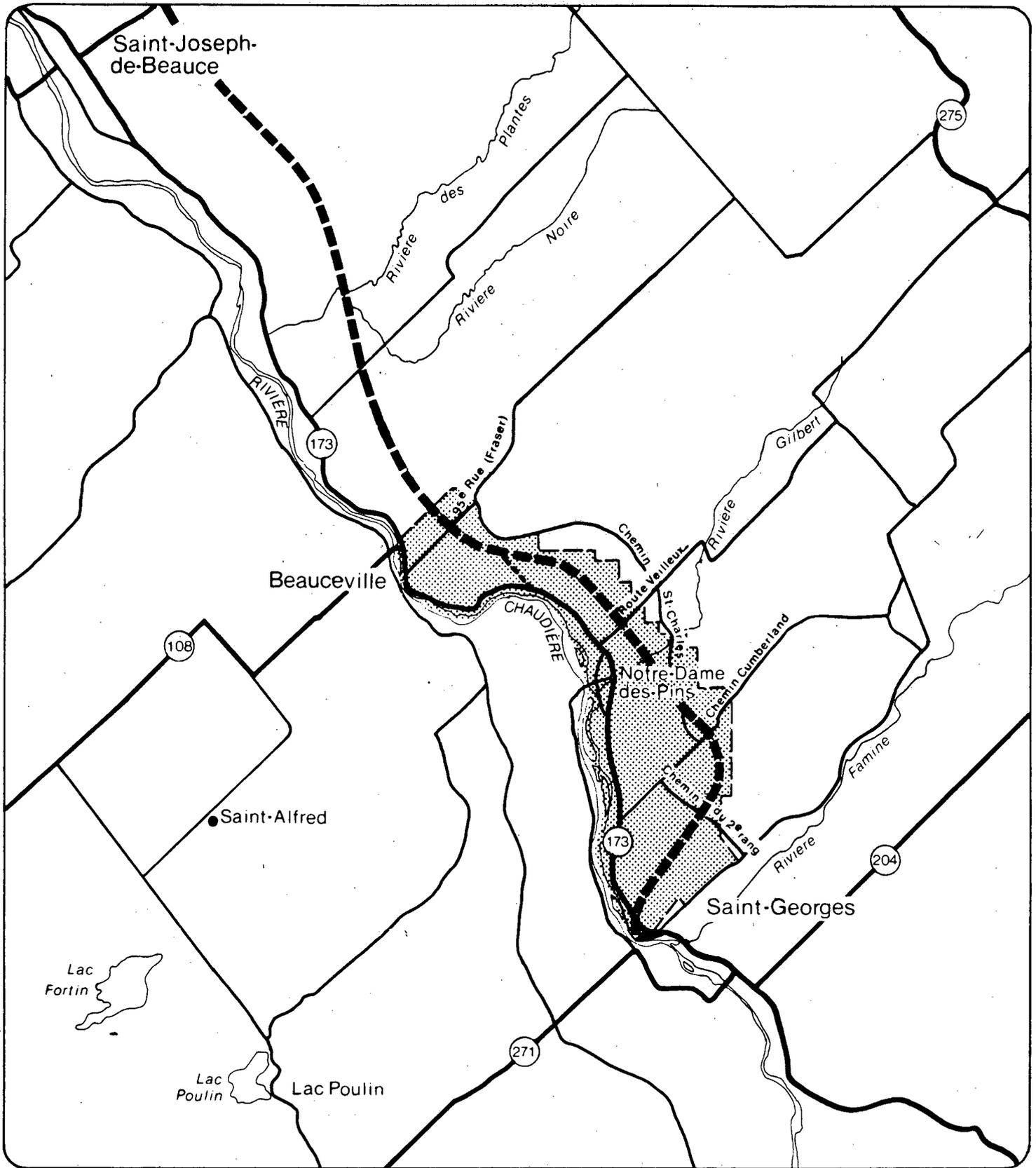
1.3 DÉLIMITATION DU SECTEUR A L'ÉTUDE

Le secteur à l'étude retenu dans le cadre de ce mandat présente une forme plutôt irrégulière fondée dans plusieurs cas sur des limites artificielles (grille de Mercator) tenant compte toutefois de la nature du projet, des points à desservir et de l'étendue des répercussions probables. Couvrant une superficie approximative de 27 km² et compris entre Beauceville et Saint-Georges, le secteur à l'étude s'étend depuis la rivière Chaudière au sud jusqu'à la hauteur du chemin Saint-Charles approximativement. La limite est et sud-est est constituée par la grille de Mercator. Du nord-ouest jusqu'au sud-est, une route en gravier et une ligne de transport d'énergie en forment, entre autres, la limite (figure 1.1).

1.4 LE PROJET

L'objet de la présente étude consiste à déterminer, à la lumière des connaissances actuelles, la variante de moindre impact environnemental entre les deux scénarios suivants:

- a) le prolongement de l'autoroute 73 Sud, selon le tracé original, dans un premier temps à une chaussée seulement et éventuellement à deux chaussées, de Beauceville à Saint-Georges. L'évaluation des impacts se fait en considérant que les deux chaussées seront construites puisque la mise en place de la première chaussée conditionne l'emplacement de la seconde et que le ministère des Transports prévoit encore la construction de la deuxième chaussée.

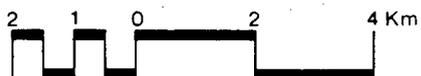


--- Autoroute 73 projetée

▨ Secteur à l'étude



Échelle 1:125 000



Date: Dec. 82

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'environnement

Étude environnementale
Autoroute 73 sud (Beauce)
Tronçon Beauceville/Saint-Georges

ROCHE Figure 1.1 Localisation

- b) le raccordement de l'autoroute 73 Sud, entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, à la route 173; cette dernière étant réaménagée à quatre voies contiguës à partir du point de raccordement jusqu'à Saint-Georges.

1.4.1 DESCRIPTION DES DEUX SCÉNARIOS ENVISAGÉS

AUTOROUTE 73 SUD

Ce projet, tout comme le raccordement à la route 173, débute juste au nord de l'échangeur de la 95^e Rue (Fraser) à Beauceville pour se terminer à Saint-Georges. D'une longueur totale de près de 15 km, il se caractérise par une emprise de 170 m de largeur (figure 1.2). Cette emprise sera immédiatement acquise par le ministère des Transports même si, dans un premier temps, il ne prévoit construire que la chaussée sud-ouest entre Beauceville et le chemin du 2^e Rang et la chaussée nord-est de ce point jusqu'à la jonction à la route 173 à Saint-Georges. A cause du relief, la construction d'une seule chaussée de l'autoroute nécessite l'addition de voies lentes dans les deux directions sur une distance totale de 11,3 km.

La réalisation de l'autoroute 73 implique la construction de plusieurs échangeurs, soit à la 95^e Rue (Fraser) à Beauceville, à la route Bernard pour desservir Notre-Dame-des-Pins, au 2^e Rang au sud-est de Saint-Georges et enfin à la jonction de la 173 à Saint-Georges. Dans un premier temps, ces échangeurs seront complétés à 80%. Les répercussions environnementales associées à la localisation de ces échangeurs n'ont pas été analysées dans les noyaux urbains, en particulier à Beauceville. Seules les répercussions ponctuelles locales ont été considérées. En effet, l'analyse des échangeurs doit se faire selon une approche régionale, alors que le cadre de l'actuel mandat ne se prête pas à ce genre d'analyse.

En plus de ces travaux directement reliés à ce projet routier, la réalisation de l'autoroute 73 nécessite la réfection de la route Bernard et du rang Saint-Charles entre la route Bernard et le chemin Cumberland.

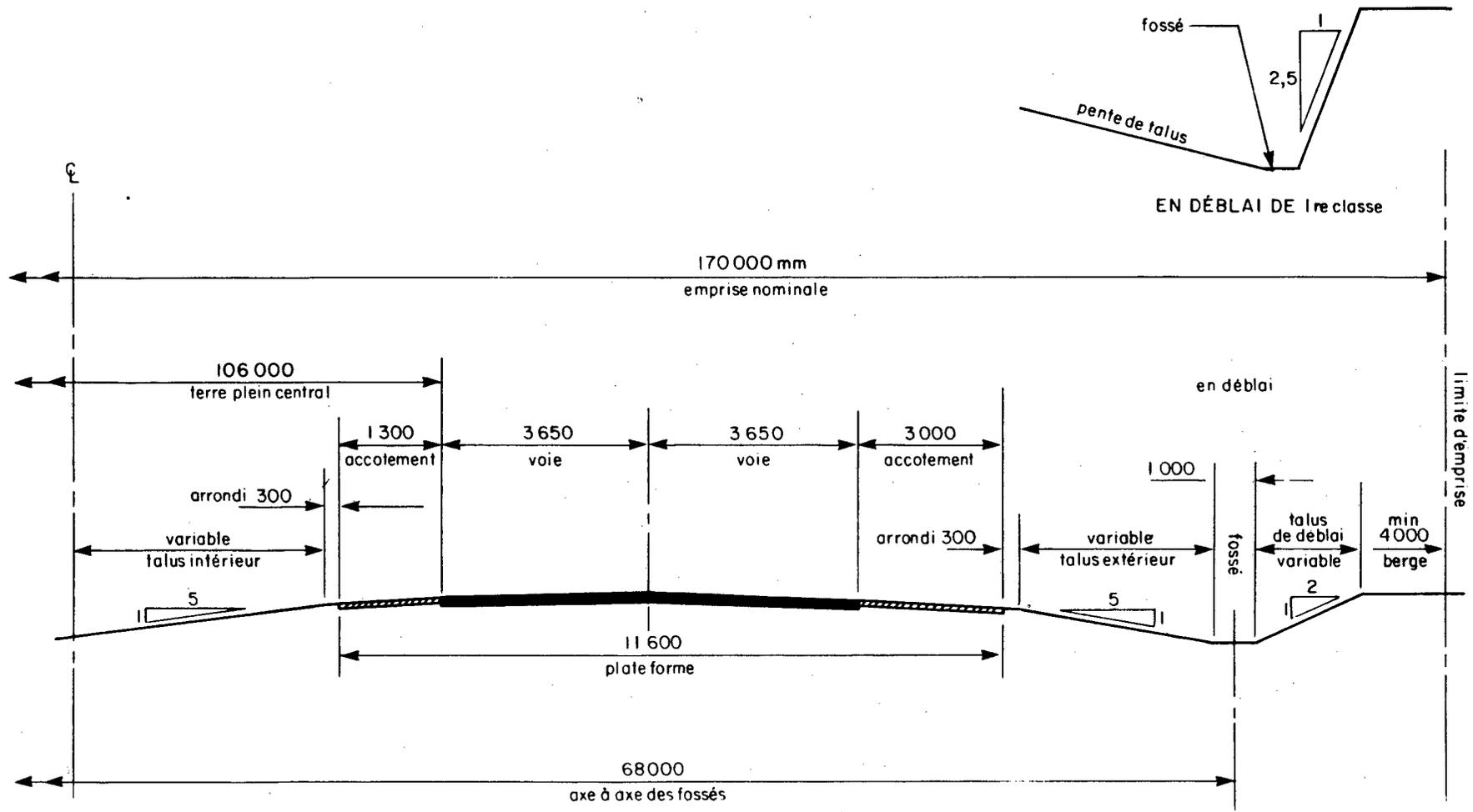


Figure 1.2 Profil en travers de l'autoroute à deux chaussées

AMÉNAGEMENT À 4 VOIES CONTIGUES DE LA ROUTE 173

Ce projet débute au nord de la 95^e Rue (Fraser) à Beauceville pour se poursuivre jusqu'à Saint-Georges. D'une longueur totale de 12,6 km, il se divise en quatre tronçons en fonction notamment du type d'emprise.

Le premier tronçon (A'-A) d'une longueur de 2,5 km emprunte exactement le tracé original de l'autoroute (carte 1). Il s'en distingue cependant par l'abandon de l'échangeur de la 95^e Rue (Fraser) à Beauceville et l'aménagement prévu d'une seule chaussée.

Le tronçon A-B de 2,6 km de longueur joint l'autoroute 73 Sud à la route 173 à un point situé à 4 km au sud du centre-ville de Beauceville et à 1,3 km du nord de Notre-Dame-des-Pins. Ce tronçon possède une chaussée à trois voies d'une emprise de type rural de 40 m de largeur (figure 1.3).

Les deux derniers tronçons concernent le réaménagement à quatre voies contiguës de la route 173 en conservant l'alignement et le profil de la route actuelle. Le tronçon B-C débute à la jonction de l'autoroute 73 à la route 173 et se termine au sud de Notre-Dame-des-Pins. Il se caractérise par une emprise de type urbain de 18,5 m de largeur permettant de limiter les expropriations (figure 1.4).

Le tronçon C-D de 4,9 km de longueur se termine à Saint-Georges et possède une emprise de type semi-urbaine de 35 m de largeur (figure 1.5).

L'évaluation des impacts se fait en prenant comme base les projets tels que décrits précédemment, notamment le profil et l'alignement de la route 173. Toute modification du projet devra donner lieu à une réévaluation des impacts et s'il y a lieu à un nouveau choix d'option préférentielle.

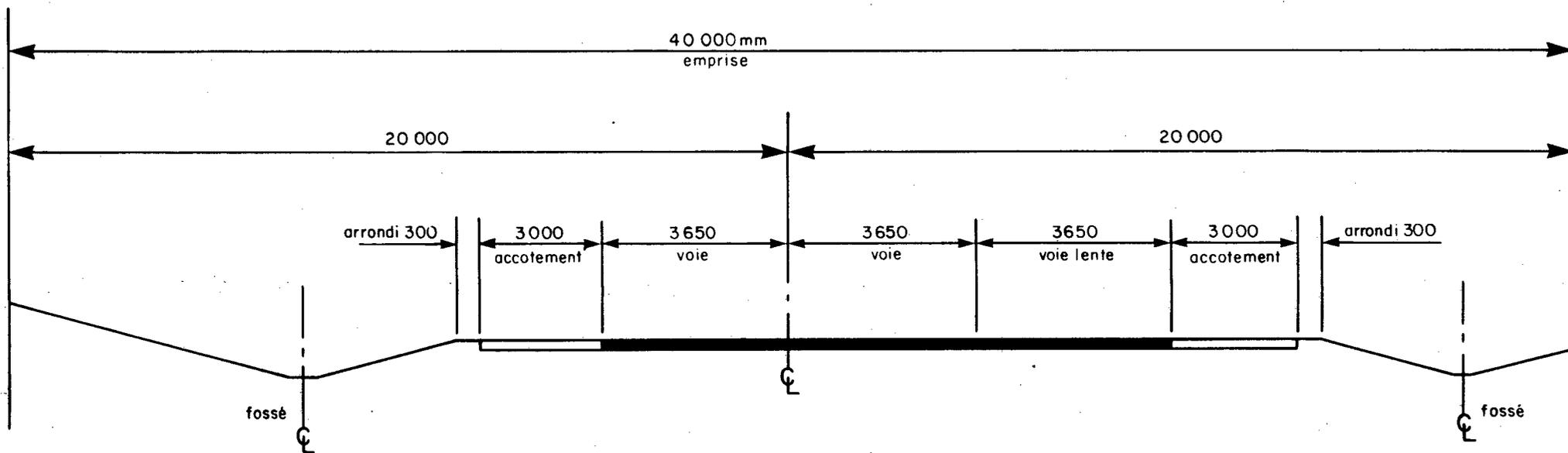


Figure 1.3 Profil en travers avec voie lente (tronçon A-B)

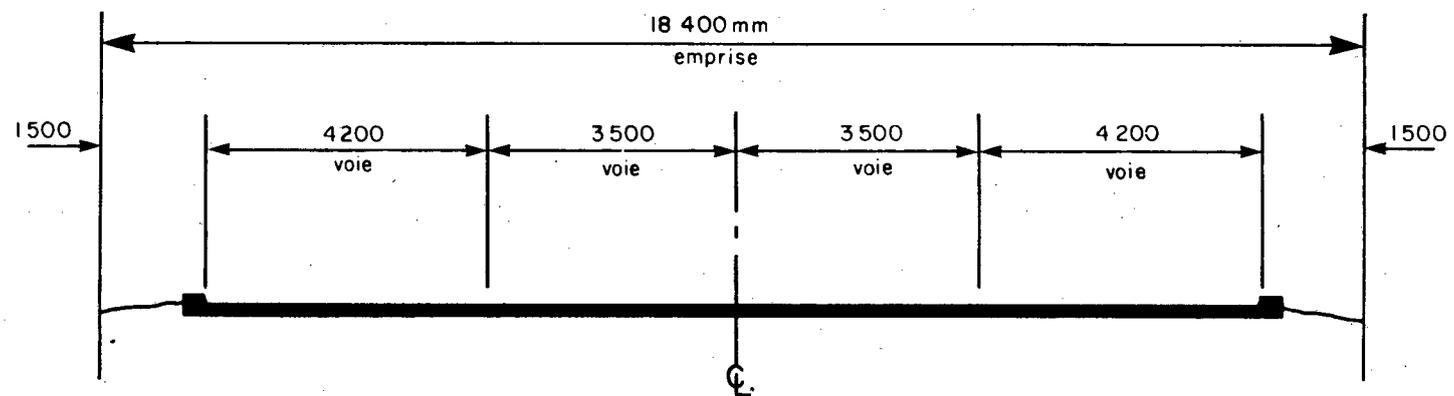


Figure 1.4 Profil en travers section urbaine (tronçon B-C)

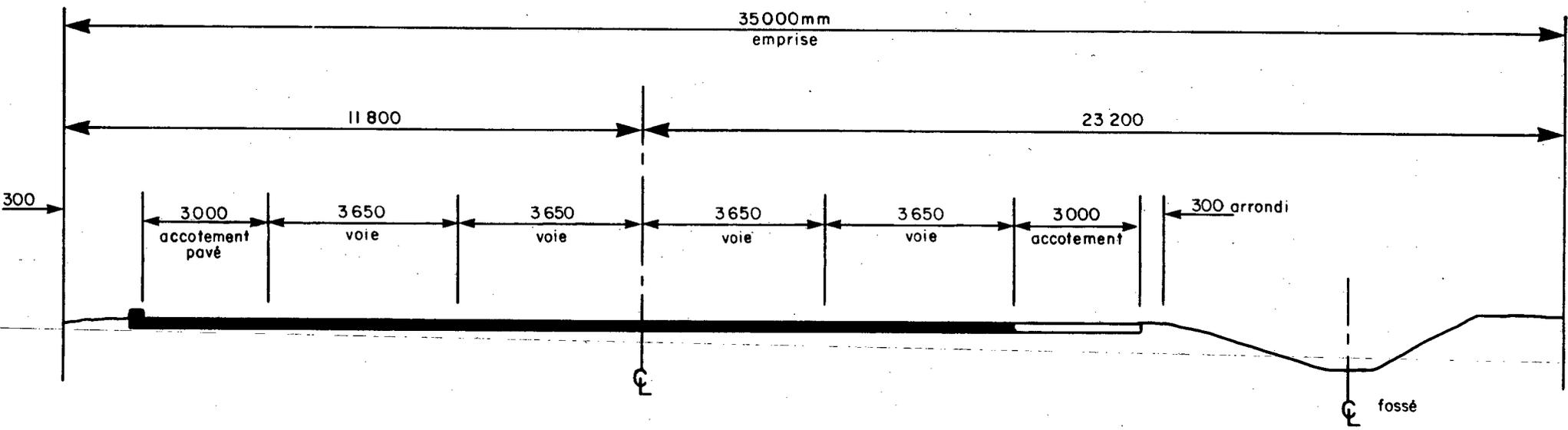


Figure 1.5 Profil en travers section semi-urbaine tronçon (C-D)

2.0 Inventaire et analyse

2.0 INVENTAIRE ET ANALYSE

Le présent chapitre traite des principaux éléments d'inventaire présents dans le secteur à l'étude et accorde une attention particulière à ceux qui peuvent s'avérer discriminants au niveau du choix d'une des options étudiées.

2.1 MILIEU PHYSIQUE

2.1.1 ZONES POTENTIELLES D'ÉROSION

Le rapport sectoriel no 3 "Connaissance du milieu récepteur" autoroute 73 Sud (Beauce) classe le secteur à l'étude, à l'aide de la méthodologie mise au point par l'équipe de Jurdant, selon cinq classes de susceptibilité à l'érosion. Ces classes de susceptibilité des sols à l'érosion sont fonction de la nature du dépôt de surface, du drainage, de la pente et dans certains cas, du type de couvert végétal.

Près de 95% du secteur à l'étude est peu susceptible à l'érosion des sols. Toutefois, près de Beauceville, deux petites zones ont été identifiées comme possédant une très forte susceptibilité à l'érosion.

Ces zones caractérisées par de fortes pentes ont été reportées sur la carte 1 car elles peuvent s'avérer contraignantes à la construction de route.

2.1.2 ZONE D'INONDATION

Cette information provient essentiellement de la carte du risque d'inondation de la rivière Chaudière, préparée par la Direction générale du domaine territorial du ministère de

l'Energie et des Ressources. Cette carte montre les limites de la crue de 20 ans et de la crue centenaire. Ces limites, reportées sur la carte 2, permettent de constater que la route 173 se situe à l'occasion à l'intérieur de la zone inondable. Ainsi la route 173 se trouverait inondée sur 3,1 km à la crue centenaire et sur 1,7 km à la crue de 20 ans.

2.2 MILIEU BIOLOGIQUE

2.2.1 VÉGÉTATION

Les données de base concernant la végétation proviennent du rapport sectoriel no 3 "Connaissance du milieu naturel" autoroute 73 Sud (Beauce), produit par Roche associés ltée en 1978. Ces données ont été mises à jour à partir d'une interprétation des photographies aériennes à l'échelle du 1:15 000 datant de 1979, par une visite sur le terrain et par une consultation du ministère de l'Energie et des Ressources ainsi que des groupements forestiers et agricoles de la région, entre autres celui de la vallée de la Chaudière et celui de Beauce-Sud.

Il ressort de l'analyse de cette information que certains types de peuplement nécessitent une attention spéciale parce qu'ils peuvent être déterminants dans le choix de l'option à privilégier au niveau environnemental. Il s'agit des érablières, des plantations et des lots boisés sous aménagement sylvicole.

Les érablières, en plus d'être protégées par la Loi sur la protection du territoire agricole, possèdent des valeurs économiques, sociales et patrimoniales particulières. Dans le secteur à l'étude, les érablières se concentrent aux extrémités nord et sud, soit notamment près de Beauceville et de Saint-Georges (carte 1).

Les plantations et les lots boisés sous aménagement sylvicole, à cause de leurs valeurs commerciales importantes, sont identifiés sur la carte 1. Une dizaine de plantations se

répartissent uniformément dans le secteur d'étude. Neuf de ces plantations sont le produit d'une politique mise en oeuvre par le ministère de l'Énergie et des Ressources qui s'engage à fournir aux intéressés les arbres et l'outillage nécessaires à la transplantation. Le Ministère, quoique certain de leur localisation, n'a pu fournir les superficies exactes de ces plantations. Conséquemment, les superficies reportées sur la carte 1 s'avèrent plus ou moins justes. Le tableau présenté à l'annexe A donne les caractéristiques de ces diverses plantations (nom du propriétaire, numéro de lot, essences plantées, etc.). Quant aux lots boisés sous aménagement sylvicole ou susceptibles de l'être, ils sont au nombre de trois dans le secteur à l'étude, soit les lots 197, 250 et 849. Les caractéristiques et les traitements sylvicoles appliqués sur chacun sont également présentés à l'annexe A.

Enfin, les autres boisés composés essentiellement de peuplements de sapins, d'épinettes, de feuillus intolérants avec résineux et de peuplements en régénération représentent plus de 85% du couvert forestier du secteur à l'étude. Ces boisés n'ont pas été différenciés sur la carte des inventaires (carte 1) parce que le pouvoir de résolution de l'analyse n'est pas suffisant pour attribuer un niveau d'impact différent à l'un ou l'autre type de peuplement. De plus, compte tenu des caractéristiques de l'utilisation du sol du secteur à l'étude, la traversée des boisés s'avère presque toujours de moindre impact par rapport aux autres utilisations du sol.

2.2.2 FAUNE

Le secteur d'étude suite à une consultation auprès du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, ne semble pas abriter de populations fauniques particulières ni posséder d'habitats exceptionnels.

Ainsi, lors d'un inventaire aérien réalisé en février 1982, ce Ministère n'a repéré aucun ravage de cerf de Virginie ou d'original dans le secteur d'étude.

La carte de potentiel de la sauvagine à l'échelle du 1:250 000 préparée par le Service canadien de la faune identifie les basses terres de la rivière Chaudière comme ayant un potentiel important pour la migration et l'hivernage des oiseaux migrateurs. Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche précise que ce sont les îles de la rivière Chaudière qui possèdent le meilleur potentiel pour la reproduction alors que la plaine de débordement servirait plutôt comme aire de repos lors de la migration printanière.

Lors d'un inventaire réalisé en 1978 par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, les principales espèces observées ont été: le canard noir, le bec-scie commun, le garrot commun et le canard malard.

L'ichtyofaune de la rivière Chaudière ne suscite pas d'intérêt particulier pour la pêche sportive, étant donnée la qualité de ces eaux. Toutefois, on y rencontre certaines espèces intéressantes, telles que le doré, le masquinongé et l'achigan à petite bouche, bien adaptées aux eaux chaudes et turbides.

Les inventaires réalisés par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche sur les tributaires de la rivière Chaudière (les ruisseaux Bertrand, Veilleux, Bolduc, Gilbert, Bourque et Scully) indiquent la présence d'espèces caractéristiques des eaux chaudes et turbides, notamment de cyprinidés et de catostomidés dans la partie aval de ces cours d'eau, soit dans le secteur à l'étude. Contrairement aux salmonidés, ces poissons présentent peu d'intérêt pour la pêche sportive.

2.3 MILIEU HUMAIN

2.3.1 AGRICULTURE

Une attention particulière a été accordée au domaine agricole étant donné le rôle de l'agriculture dans la Beauce et l'importance des répercussions suscitées par un projet routier sur cet élément. Les sources d'information utilisées pour

définir le milieu agricole sont multiples. Ainsi de Notre-Dame-des-Pins à Saint-Georges, les informations proviennent essentiellement de l'étude: Autoroute 73 Sud et réaménagement route 173 de Notre-Dame-des-Pins (route Bernard) au raccordement Saint-Georges, produite par le Service de l'environnement du ministère des Transports. Le reste du secteur d'étude a été inventorié en suivant une approche similaire à celle du Service de l'environnement, soit:

- contact avec le Service d'information et de développement de la Fédération de l'union des producteurs agricoles de la Beauce afin d'obtenir les renseignements sur l'activité agricole de la région.
- interprétation des photos aériennes à l'échelle du 1 : 15 000 datant de 1979 du Service de la cartographie du ministère de l'Energie et des Ressources, suivie d'une vérification sur le terrain.
- rencontre avec les producteurs agricoles touchés par le projet.
- consultation des cartes (1: 50 000) de l'Inventaire des terres du Canada concernant la possibilité agricole des sols.

Les cartes de la possibilité des sols pour l'agriculture (de l'Inventaire des terres du Canada) révèlent que dans le secteur à l'étude les terres à plus haut potentiel sont situées dans la plaine de débordement de la rivière Chaudière, soit entre la rivière et la route 173. Ces terres (classe 3 de I.T.C.) bien exploitées ont une productivité modérément élevée pour un assez grand choix de cultures. Les terres situées à l'est de la route 173 sont très limitées dans le choix des cultures (classe 4 et 5 de I.T.C.) en raison du relief et de la pierrosité. Leur productivité peut être valable en autant que l'on choisisse une culture adaptée aux conditions du milieu et qu'une fertilisation appropriée soit utilisée. Enfin, les terres situées au milieu du secteur d'étude en allant vers l'est n'ont en général aucun potentiel pour l'agriculture (classe 7 de I.T.C.). Le relief défavorable et la pierrosité excessive rendent ces sols inutilisables pour la culture ou les plantes fourragères vivaces. Cependant, compte tenu de l'échelle (1: 50 000) à laquelle ces zones sont délimitées, il est évident que certains îlots à travers cette grande zone possèdent un meilleur potentiel et peuvent être utilisés à des fins agricoles.

La carte 1 montre l'utilisation du sol dans le secteur à l'étude. Au point de vue agricole, les termes suivants sont utilisés: foin: pour les champs en culture; foin et pâturage amélioré, pour les champs en culture servant également au pâturage à certaines périodes; pâturage permanent, pour les terres servant au pâturage où il y a certaines contraintes à la culture (difficulté d'accès pour la machinerie, pente, etc.) et enfin pâturage naturel, pour les terres (non propices à la culture) servant au pâturage.

L'utilisation agricole des terres, telle qu'illustrée sur la carte 1 est en général en accord avec les cartes de l'Inventaire des terres du Canada. Ainsi, les sols en bordure de la route 173 là où le potentiel est meilleur sont davantage consacrés à l'agriculture. Les terres près de Saint-Georges sont les plus importantes au niveau agricole. On y fait de l'élevage laitier, de l'élevage de bovins, du fourrage et du pâturage. Dans la partie est du secteur d'étude et près de Beauceville, la forêt occupe une forte proportion des terres, ce qui concorde avec le potentiel des sols pour l'agriculture.

Dans le secteur à l'étude, on dénombre neuf producteurs agricoles* dont quatre font l'élevage de bovins, trois de l'élevage laitier et deux font l'élevage de bovins et l'élevage laitier (annexe D). Selon M. Cayer, agronome au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, bureau de Saint-Georges (communication personnelle), le dynamisme agricole de ce secteur est bon et relativement stable. En effet, même si le nombre de fermes diminue, les superficies cultivées demeurent constantes puisque ces exploitations continuent d'être entretenues par les voisins. Cette situation est d'ailleurs confirmée par Statistique Canada. Ainsi en 1971, on recensait à Saint-Georges 47 fermes actives pour une superficie cultivée de 7 948 acres; en 1976 le nombre de fermes chutait à 44 pour une superficie cultivée de 9 261 acres. Le même phénomène se produit à Saint-Joseph-de-Beauce. Toutefois, pour le comté, une baisse de 12% du nombre de fermes et de 4% des superficies cultivées a été enregistrée entre 1971 et 1976.

* Producteurs agricoles: toute personne qui vend des produits agricoles pour plus de 1 200\$ par année

La zone agricole adoptée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole couvre la presque totalité du secteur à l'étude. Seuls les noyaux urbanisés de Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges sont exclus de la zone agricole (carte 1). Un seul producteur est exclu de cette zone. Il s'agit du producteur de bovins exploitant les lots 165 et 270 longeant la route Bernard. La présence d'un système d'aqueduc et d'égout en bordure de la route Bernard explique cette exclusion.

La carte 2 donne le cadastre du secteur à l'étude tandis que la liste des propriétaires des lots est présentée à l'annexe C. Bien que quelques lots appartiennent à plusieurs propriétaires, la plupart n'en ont qu'un. Les lots sont orientés de l'ouest vers l'est et s'étendent depuis la rivière Chaudière jusqu'au rang Saint-Charles. La route 173 scinde donc la plupart des lots dans la partie qui offre le meilleur potentiel pour la production agricole. Cette situation engendre certains problèmes d'accès aux cultivateurs puisque les bâtiments de ferme se situent généralement du côté est de la route et qu'une bonne partie des terres cultivées se trouvent du côté ouest de la route. Le cultivateur doit donc utiliser et traverser la route 173 avec sa machinerie agricole ou ses animaux pour accéder à ses terres. Ainsi monsieur Réal Poulin (annexe C, fiche 3) traverse régulièrement la route 173 avec sa machinerie agricole durant la saison des foins, monsieur Paul-Emile Paquet traverse la route 173 tous les jours à l'automne et plusieurs autres cultivateurs éprouvent les mêmes difficultés (annexes C et D).

L'étendue des difficultés rencontrées par les agriculteurs pour franchir la route 173 est évaluée à partir d'une méthode basée sur le temps nécessaire pour traverser les voies routières et les volumes horaires de circulation.

La route 173 a une surface de roulement de 8 mètres. Un tracteur et une unité de chargement ont environ 8 mètres de longueur ce qui fait une longueur critique totale de 16 mètres (8 + 8) (figure 2.1). La vitesse moyenne d'un tracteur et de sa charge est évaluée à 8 km/h (2,2 m/s). La traversée de la route prendra donc environ 7 secondes. A cela s'ajoute un temps de réaction initial de 2 secondes et un temps de dégagement de 3 secondes lorsqu'il a traversé la route. Ainsi, le temps minimum requis pour effectuer la manoeuvre est de 12 secondes pour permettre une traversée sécuritaire. Un

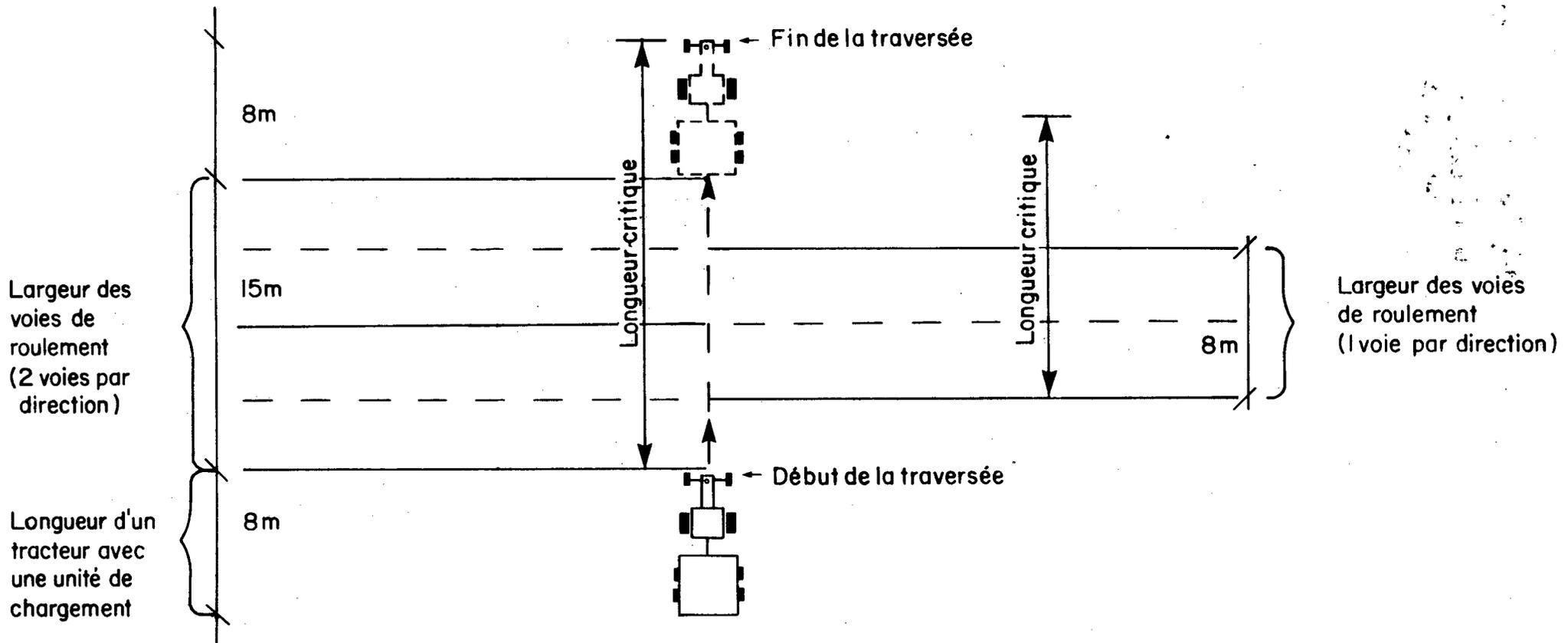


Figure 2.1 Distance critique à parcourir pour les véhicules qui ont à traverser la route 173

espacement moyen de 12 secondes entre les véhicules correspond à un débit horaire de 300 véhicules/ heure. Le tableau 2.1 montre les débits de circulation observés au poste 190 sur la route 173 dans le secteur de Sainte-Marie de Beauce (à 3,4 km au sud-est de l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Vachon⁽¹⁾). Ces données sont tirées de moyennes annuelles alors que l'utilisation de machinerie agricole se fait surtout pendant la belle saison au moment où le volume de circulation est supérieur de 20% à la moyenne annuelle. Ces données de 1980 indiquent qu'entre 7 h et 21 h pour une journée ouvrable moyenne, les débits de circulation étaient supérieurs à 300 véhicules/ heure. Ainsi, durant cette période de 14 heures par jour, l'espacement moyen entre les véhicules est inférieur aux douze secondes requises pour traverser la route, ce qui entraîne des risques élevés d'accidents pour les véhicules et les équipements de fermes, en plus de rendre l'accès aux terres plus difficile. Cependant, les véhicules ne sont probablement pas répartis de façon aléatoire. En effet, compte tenu des difficultés de dépassement et du volume de circulation, les véhicules se déplacent vraisemblablement en peloton⁽²⁾ en fonction du véhicule le plus lent. Cette situation peut faciliter la traversée de la route 173 par les cultivateurs.

La vitesse permise sur la route 173 étant de 90 km/h, la distance minimale de visibilité à l'arrêt à cette vitesse est donc de 130 mètres et la distance souhaitable est de 185 mètres. Des dix chemins d'accès répertoriés le long de la route 173, tous, à l'exception du chemin d'accès situé sur le lot 532, possèdent une distance minimale de visibilité à l'arrêt supérieure à la distance souhaitable. Le chemin d'accès localisé sur le lot 532 se caractérise par une distance minimale de visibilité à l'arrêt légèrement supérieure à la limite acceptable mais d'environ 42% inférieure à la limite souhaitable.

- (1) Ministère des Transports du Québec, 1980. Recensement de la circulation sur les routes du Québec. Rapport annuel, page 498.
- (2) Peloton: cellule élémentaire de la circulation composée par le groupement serré de plusieurs véhicules qui circulent ou s'appêtent à circuler sur une chaussée; le peloton est nettement séparé en amont et en aval des autres éléments de la circulation.

TABLEAU 2.1: VOLUME DE CIRCULATION HORAIRE SUR LA ROUTE 173 À SAINTE-MARIE (1980)

HEURES	DÉBIT CRITIQUE: 300 VÉHICULES/HEURE AUTOROUTE 73 PROLONGÉE			DÉBIT CRITIQUE: 240 VÉHICULES/HEURE
	SITUATION ACTUELLE 100% DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 173	75% DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 173	50% DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 173	ROUTE 173 RÉAMÉNAGÉE A 4 VOIES CONTIGUËS
A.M.				
12-1	108	81	54	108
1-2	63	47	32	63
2-3	53	39	27	53
3-4	43	32	22	43
4-5	40	30	20	40
5-6	63	47	32	63
6-7	234	175	117	234
7-8	332	249	166	332
8-9	464	348	232	464
9-10	481	360	240	481
10-11	459	344	225	459
11-12	431	323	216	431
P.M.				
12-1	418	313	209	418
1-2	521	391	261	521
2-3	534	400	267	534
3-4	574	431	287	574
4-5	691	518	346	691
5-6	597	448	299	597
6-7	443	330	222	443
7-8	398	298	199	398
8-9	317	237	159	317
9-10	277	207	139	277
10-11	216	162	108	216
11-12	172	129	86	172

[: Durant ces heures, l'espacement requis entre les véhicules est dans 50% des cas insuffisant pour permettre la traversée de la route 173 en toute sécurité en supposant une distribution aléatoire de véhicules.

Ainsi, vingt-huit propriétaires ont à traverser la route 173 pour avoir accès à 132,3 hectares de terres en culture situés du côté ouest de la route 173 (tableau 2.2). Ces terres sont surtout utilisées à faire du foin et foin et pâturage amélioré.

Etant donné le degré de difficultés qu'éprouvent les agriculteurs à traverser la route 173, il est intéressant de connaître le nombre de traversées nécessaires à la récolte du foin produit du côté ouest de la route 173. Le nombre de voyages nécessaires a été évalué en considérant d'une part le rendement des terres à l'hectare dans la région de la Beauce et d'autre part le type de récolte. Quant aux terres servant à la culture du foin et pâturage amélioré, on a évalué à 50% la superficie utilisée à la culture du foin. L'information pour le calcul du nombre de traversées a été fournie par M. Cayer, agronome au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, bureau de Saint-Georges (communication personnelle).

Les terres comprises à l'intérieur de la plaine de débordement de la rivière Chaudière ont un rendement en foin de 5 tonnes à l'hectare et les agriculteurs n'y font en moyenne qu'une coupe par année. Le foin est récolté sous forme de balle de 20 kilogrammes et on peut transporter en moyenne 3,5 tonnes de foin à chaque voyage aller. En plus des voyages nécessaires au transport du foin, il faut ajouter 3 voyages allers, à chacun des agriculteurs, pour la coupe, le raclage, etc.

Par ce calcul, on établit donc à environ 200 (tableau 2.2) le nombre de voyages allers nécessaires à la récolte du foin produit du côté ouest.

2.3.2 DOMAINE BÂTI

Compris entre les grands centres urbains de Beauceville et de Saint-Georges, le secteur à l'étude se caractérise par un peuplement peu dense, distribué le long des divers axes routiers qui recoupent le territoire.

TABLEAU 2.2: LISTE DES PROPRIÉTAIRES POSSÉDANT DES TERRES, UTILISÉES À DES FINS AGRICOLES, À L'OUEST DE LA ROUTE 173

Propriétaire	Numéro de lot	Superficie en culture (hectares)	Nombre de voyages allers nécessaires à la récolte du foin	Utilisation
Alfred Poulin	194	1,5	4	Foin et pâturages améliorés
Claude Quirion	196	2,9	5	Foin et pâturages améliorés
Gérard Veilleux	198	3,2	5	Foin et pâturages améliorés
Rénald et Michel Poulin	201	1,3	4	Foin et pâturages améliorés
Camille Roy	205	1,5	4	Foin et pâturages améliorés
Paul-Henri Bernard	218	2,3	5	Foin et pâturages améliorés
-	231,232,233	6,9	8	Foin et pâturages améliorés
Jean-Paul Roy	237	3,5	6	Foin et pâturages améliorés
-	-	0,5		Foin et pâturages améliorés
Réal Poulin	241,242,247,248	14,5	24	Foin
Charles-Auguste Rodrigue	249	4,5	9	Foin
Louis Busque	250	6,0 1,5	12	Foin Pâturages
Laurent Nadeau	251	3,4 6,8	8	Foin Pâturages
Dame Angéline Leclerc	252	4,0		Pâturages
Marguerite et Joseph Poulin	255	3,2		Pâturages
La Roche d'Or	258	2,2		Pâturages

TABLEAU 2.2 (SUITE): LISTE DES PROPRIÉTAIRES POSSÉDANT DES TERRES, UTILISÉES À DES FINS AGRICOLES, À L'OUEST DE LA ROUTE 173

Propriétaire	Numéro de lot	Superficie en culture (hectares)	Nombre de voyages allers nécessaires à la récolte du foin	Utilisation
Bruno Paquet	260	7,8	9	Foin et pâturages améliorés
Léopold Bourque	265 et 270	9,3	10	Foin et pâturages améliorés
Yves Paquet	274,277 et 281	0,7	4	Foin
Anastase Doyon	283-P	2,8	7	Foin
Jean Morin	283-P et 285	2,4	6	Foin
Gonzague Poulin	287	2,0	6	Foin
Jean-Louis Poulin	289	1,9	6	Foin
Laurent Roy	531	4,6	10	Foin
Léopold Poulin	532	6,5	8	Foin et pâturages améliorés
Gilles Roy	533,536-P et 537-P	17,2	27	Foin
Paul-Emile Paquet	535 et 536-P	1,9	6	Foin et pâturages améliorés
Laurian Rancourt	537-P et 539	5,5	11	Foin
TOTAL		132,3	204	

La route 173, qui supporte la majorité de la circulation locale et de transit, regroupe la plus grande partie du développement et présente une forte diversité de fonctions (résidentielles, commerciales, agricoles et récréatives). A ce titre, on peut mentionner parmi les principaux établissements commerciaux présents, le centre commercial Les Galeries de la Chaudière, situé à l'entrée de la ville de Saint-Georges, de même que le motel Villa des Pins, à Notre-Dame-des-Pins.

De plus, deux équipements récréatifs se localisent en bordure de la route 173. Il s'agit, d'une part, du camping Relais des Pins, localisé à l'ouest de la route 173. Ce camping, confiné entre un bras de la rivière Chaudière et la route 173, ne couvre qu'une très faible superficie et offre une possibilité d'accueil d'une vingtaine d'emplacements. D'autre part, le camping de la Roche-d'Or se veut de plus grande importance. Ce camping offre une centaine d'emplacements de camping et est muni de nombreux services. La majorité des installations se localisent entre la route 173 et la ligne de transport d'énergie à 69 kV. Seul un sentier de randonnée (ski de fond) déborde à l'est de cette ligne pour se poursuivre jusqu'à Saint-Simon-les-Mines. Ce sentier d'une longueur de 30 km est opéré par la Villa des Pins qui possède un droit de passage sur ces terres.

Quant aux autres axes routiers locaux, ils supportent un peuplement résidentiel dispersé associé généralement aux activités agricoles.

La paroisse de Notre-Dame-des-Pins, localisée à mi-chemin entre Beauceville et Saint-Georges, constitue le seul véritable noyau urbanisé du secteur à l'étude. Ses fonctions urbaines étant peu diversifiées, cette municipalité ne semble pas avoir connu un dynamisme important au cours des dernières années. De fait, selon les informations obtenues auprès du secrétaire-trésorier, les développements résidentiels ou autres ont été peu nombreux. Seuls deux petits secteurs situés à proximité de la route Bernard permettent encore des développements résidentiels.

Par ailleurs, le dynamisme des villes de Beauceville et de Saint-Georges s'est manifesté par le développement de nouveaux secteurs résidentiels. Ainsi à Beauceville, les contraintes topographiques ont obligé à un certain débordement de la trame urbaine, ce qui a amené le développement le long de la 10^e Rue et de la 95^e Rue (Fraser). Dans la paroisse de

Saint-François-de-Beauce, deux développements résidentiels ont été identifiés à l'est de la route 173; il s'agit, dans chacun des cas, de l'ouverture d'une rue.

Le plus important développement résidentiel du secteur à l'étude se localise à la limite nord de la ville de Saint-Georges; ce développement déborde d'ailleurs dans la paroisse de Saint-Georges. Selon les informations recueillies à la ville, ce secteur a connu une importante expansion au cours des dernières années et celle-ci devrait se poursuivre dans les prochaines années.

La villégiature est presque totalement absente du secteur à l'étude. Une seule zone a été identifiée; celle-ci se localise à l'est de Beauceville, à proximité de la 95^e Rue (Fraser). Elle regroupe environ 7 résidences secondaires qui sont dans un état de détérioration avancée.

Au niveau industriel, on ne rencontre, dans le secteur à l'étude, qu'une seule entreprise (cimenterie), localisée en bordure de la rivière Chaudière à Saint-Georges. Le parc industriel de Saint-Georges est quant à lui situé à la limite sud-est du secteur à l'étude.

Enfin, la Loi sur la protection du territoire agricole s'applique à presque tout le secteur d'étude et limite, par conséquent, toute forme de développement non agricole ou du moins le soumet aux décisions de la Commission de la protection du territoire agricole.

2.3.3 TRANSPORT SCOLAIRE

Le transport scolaire est organisé de façon à éviter aux étudiants de traverser la route 173 tout en les dirigeant vers l'école de leur municipalité respective. Ainsi, selon le responsable du transport scolaire à la Commission régionale de la Chaudière (communication personnelle avec monsieur Poirier) 8 étudiants du primaire et 10 du secondaire ont à traverser la route 173 le matin, tandis que 14 du primaire et 13 du secondaire doivent la traverser le soir. M. Poirier souligne que les problèmes de sécurité se posent surtout le matin car les enfants traversent la route avant l'arrivée de l'autobus, contrairement au soir où ils traversent sous la protection des feux clignotants.

2.3.4 INFRASTRUCTURES

La route 173 constitue le principal axe routier du secteur à l'étude. Parallèle à la rivière Chaudière, elle relie entre elles les principales municipalités de la Beauce. Quelques chemins secondaires tels la 95^e Rue (Fraser) à Beauceville, les routes Veilleux et Bernard et le chemin Cumberland sectionnent le secteur d'étude d'ouest en est depuis la route 173. Enfin, le rang Saint-Charles vient compléter le réseau routier en reliant la route Bernard au chemin Cumberland.

On note dans le secteur à l'étude une seule ligne de chemin de fer. Cette ligne appartenant au Canadien Pacifique suit approximativement l'axe de la route 173 qu'elle croise à deux reprises. La fréquence des trains sur cette ligne de chemin de fer est très variable. Selon les informations obtenues du Canadien Pacifique, bureau de Saint-Georges, seulement quelques trains de marchandise circulent sur cette voie ferrée. Le transport de marchandise n'est pas régulier (environ un à deux trains par semaine) et les trains ne suivent pas d'horaire fixe.

Enfin, deux lignes de transport d'énergie électrique à 69 kV traversent du nord au sud le secteur d'étude. Ces lignes en provenance du poste Lévis alimentent les postes Beauceville et Saint-Georges. De plus, Hydro-Québec prévoit l'implantation en 1983 d'une seconde ligne à 120 kV. Cette nouvelle ligne parallèle aux autres devrait toutefois être implantée à l'extérieur du secteur à l'étude.

2.3.5 CARRIÈRES, GRAVIÈRES-SABLIÈRES

On dénombre dans le secteur à l'étude une carrière et dix gravières-sablières. La carrière et une des gravières-sablières se localisent à l'est de la route 173 alors que les autres se situent: une en bordure de la rivière Chaudière, une le long de la route Bernard, cinq le long du chemin Cumberland et enfin les deux dernières près du chemin du 2^e Rang. Toutes ces sources de matériaux d'emprunt, à l'exception de celle localisée le long de la route Bernard, sont comprises à l'intérieur de la limite de la zone agricole.

2.3.6 ARCHÉOLOGIE

Afin de déterminer et d'évaluer le potentiel archéologique du secteur d'étude, les démarches suivantes ont été entreprises:

- consultation et vérification auprès du Service des inventaires du ministère des Affaires culturelles;
- consultation du rapport archéologique déposé en 1975 au ministère des Affaires culturelles par M. Morin, archéologue;
- analyse des photographies aériennes à l'échelle du 1:10 000 et des cartes topographiques au 1:20 000;
- vérification sur place, sans sondage ponctuel, du potentiel archéologique du secteur à l'étude.

Une reconnaissance archéologique effectuée dans le secteur à l'étude en 1975 n'a pu mettre à jour de trace archéologique bien que l'on savait que la vallée de la rivière Chaudière avait été occupée par les Abénakis au début de la période historique. Leur présence a d'ailleurs été confirmée lorsqu'en 1980, un informateur local (Monsieur Larochelle) a mis à jour des indices archéologiques près de l'embouchure de la rivière Famine et de la route 173. Cet emplacement préhistorique témoigne, de par les artefacts retrouvés, d'une occupation pouvant appartenir à la période archaïque (c'est-à-dire entre 7000 et 3000 AA*). Toutefois, ce site a perdu de son intérêt scientifique, compte tenu qu'il a été grandement bouleversé par divers travaux d'aménagement. Il constitue néanmoins le seul site archéologique connu dans le secteur à l'étude.

Le potentiel archéologique, déterminé à l'aide de certains critères tels la morpho-sédimentologie, le réseau hydrographique, la disponibilité des ressources fauniques, le couvert végétal et l'accessibilité, apparaît faible dans le secteur à l'étude. Une seule zone semble posséder un potentiel archéologique élevé; il s'agit de l'endroit où des outils préhistoriques ont été trouvés. Ce site, ayant été bouleversé, a perdu tout intérêt scientifique.

* AA: avant aujourd'hui

2.4 MILIEU VISUEL

2.4.1 GRANDE UNITÉ DE PAYSAGE DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Le secteur à l'étude se compose d'une seule grande unité de paysage, soit la vallée de la rivière Chaudière. Cette vallée se distingue par ses versants boisés à pentes douces qui encadrent une plaine alluviale à caractère agricole où s'inscrit principalement le domaine bâti de la région. Celui-ci prend la forme d'un développement linéaire rural situé en bordure de la route 173 entre Beauceville-Est et Saint-Georges. Ce développement est ponctué d'une zone urbanisée, constituée par le village de Notre-Dame-des-Pins.

2.4.2 CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET PAYSAGES PERÇUS DE LA ROUTE 173

De Beauceville-Est jusqu'au nord de Notre-Dame-des-Pins et du sud de Notre-Dame-des-Pins jusqu'au nord de Saint-Georges, les caractéristiques visuelles du paysage sont relativement homogènes.

Dans ces deux tronçons, le caractère rural de la route 173 prédomine et est composé d'un développement linéaire agricole contiguë à la route. Du côté est en avant-plan, le domaine bâti est relativement dense et situé très près de la route. Au moyen plan, le versant de la vallée prend la forme d'une pente douce occupée par des champs en culture ou en friche. En arrière-plan, la pente du versant est légèrement plus abrupte et est dominée par des zones boisées, formant ainsi la limite du champ visuel (figure 2.2).

Du côté ouest, l'intérêt visuel est plus marqué, principalement à cause du dégagement visuel et de la diversité des éléments formant le paysage. En avant-plan, les basses terrasses de la rivière sont occupées par des champs en culture alors qu'en moyen plan, on perçoit à l'occasion la rivière Chaudière. Celle-ci demeure toutefois, le plus souvent, visuellement inaccessible du fait que le niveau constant et

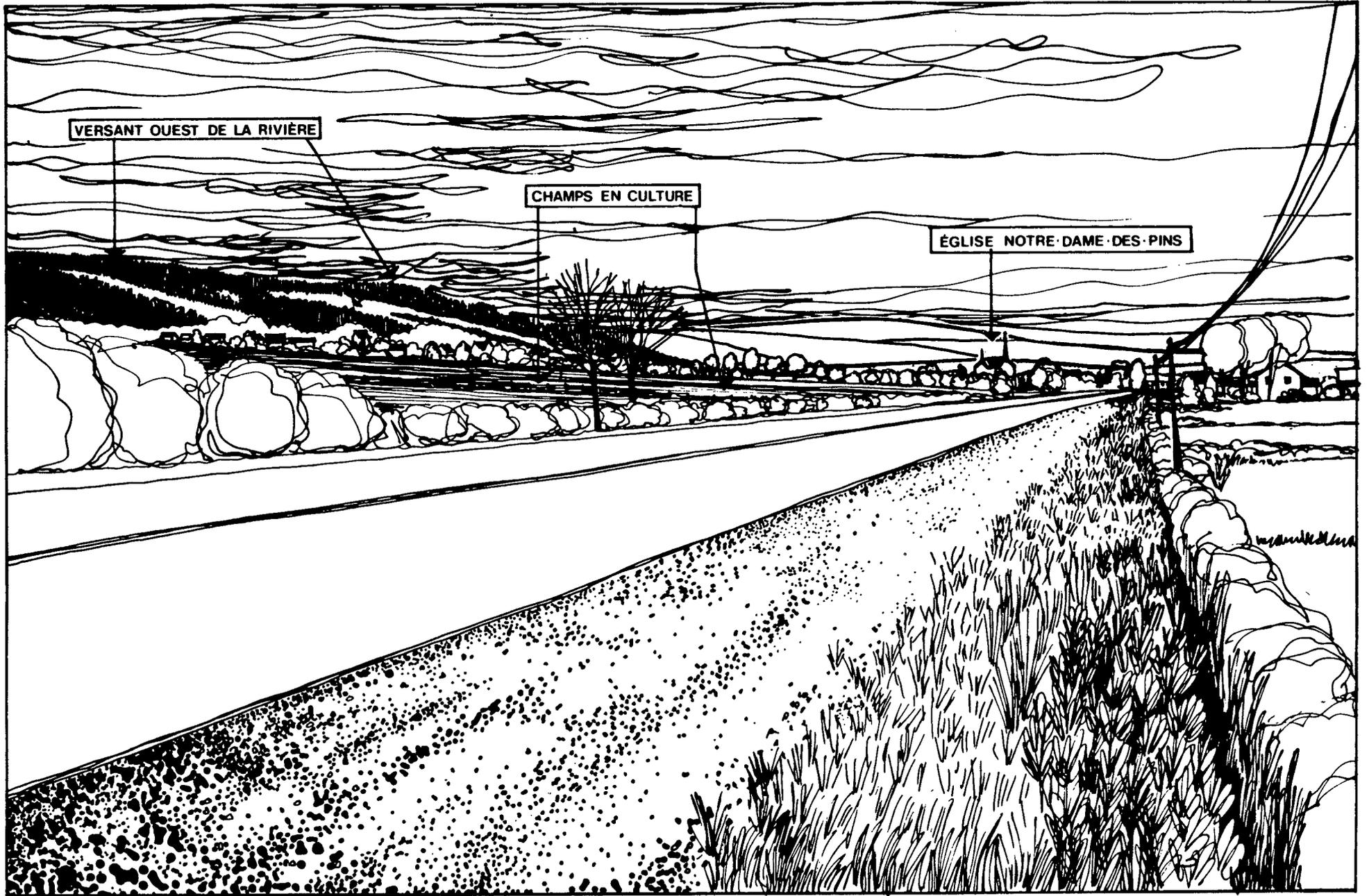


Figure 2.2 Paysage perçu de la route 173

peu élevé de la route ne permet pas de points de vue en plongée. De plus, à plusieurs endroits de nombreuses îles, bien que visuellement intéressantes, fractionnent la rivière en plusieurs chenaux, limitant ainsi la perception de l'eau.

En arrière-plan, le versant ouest de la vallée est constitué de champs en culture et de terres boisées dans sa partie haute. Le caractère valloné du paysage y est nettement perceptible, particulièrement dans les zones déboisées. L'intérêt pour le paysage est grand et prend sa valeur dans la composition des éléments naturels (topographie, zones boisées) et anthropiques (champs en culture, ensemble agricole).

Aux environs de Notre-Dame-des-Pins, le tracé actuel de la route 173 contourne le centre du village et se caractérise par un développement relativement récent de fonctions principalement commerciales et résidentielles. L'intérêt visuel pour ce secteur est faible.

Enfin, dans le secteur nord de Saint-Georges, le caractère agricole de la route 173 disparaît progressivement pour faire place à un développement industriel et commercial lié à l'automobile. La fonction industrielle y est particulièrement désolante et caractérisée par un délabrement évident. On y retrouve des zones remblayées de rebuts et des zones d'entreposage extérieur de matériaux tels que ferrailles, matériaux granulaires, carcasses d'autobus, etc. La fonction commerciale est, quant à elle, principalement dominée visuellement par de vastes aires de stationnement.

2.4.3 CARACTÉRISTIQUES VISUELLES ET PAYSAGES PERÇUS DE LA PARTIE EST DU SECTEUR À L'ÉTUDE

La partie est du secteur à l'étude est principalement formée par la partie haute du versant est de la vallée de la rivière Chaudière. Tel que discuté précédemment, le relief y est légèrement accidenté et formé généralement d'une pente douce vers la rivière.

Ce secteur est dominé par des zones boisées occasionnellement entrecoupées de zones agricoles qui, lorsque conjuguées à une pente favorable vers la rivière, assurent des ouvertures visuelles sur l'ensemble de la vallée. C'est le cas notamment

des environs de la route Veilleux, de la route Bernard et du rang Saint-Charles près du chemin Cumberland. Dans ce dernier cas, une carrière gâche malheureusement la qualité visuelle en avant-plan.

Le cadre bâti dans l'ensemble du secteur est très limité et se retrouve principalement près de la 95^e Rue (Fraser) à Beauceville-Est et le long du rang Saint-Charles. Dans le premier cas, le cadre paysager présente peu d'intérêt. Le rang Saint-Charles, par contre, présente aux environs du chemin Caron un cadre paysager très intéressant composé d'un ensemble agricole dans un milieu vallonneux et boisé.

3.0 Impacts

3.0 IMPACTS

La réalisation de l'une ou l'autre des options de lien routier entre Beauceville et Saint-Georges génère sur le milieu des impacts qui sont de deux ordres: les premiers, que l'on appelle généraux, ne peuvent être localisés et s'appliquent à l'ensemble du tracé; les seconds sont ponctuels et spécifiques à un problème particulier.

3.1 IMPACTS GÉNÉRAUX

Les impacts généraux concernent principalement l'agriculture, le transport scolaire et le secteur commercial et sont surtout reliés à la phase d'utilisation de la route. Ces impacts dépendent plutôt de l'ensemble du projet.

3.1.1 ROUTE 173 (RÉAMÉNAGÉE À 4 VOIES CONTIGÜES)

- Milieu agricole

Tel que mentionné à la section 2.3.1, les cultivateurs éprouvent actuellement certaines difficultés à accéder, avec leur machinerie agricole, aux terres localisées du côté ouest de la route 173. L'espacement moyen entre les véhicules, entre 7h et 21h, soit 14 heures par jour, est inférieur aux douze secondes requises pour traverser la route avec une surface de roulement de 8 mètres.

Le niveau de difficulté pour un cultivateur de circuler sur la route 173 réaménagée à 4 voies contiguës est évalué à l'aide de la méthodologie développée à la section 2.3.1.

La route 173 réaménagée aura une largeur de roulement de 15 mètres (comparativement à 8 mètres actuellement). Un tracteur et une unité de chargement ont environ 8 mètres de longueur, ce qui fait une longueur critique totale de 23 mètres (15 + 8) (figure 2.1). Ainsi la largeur à traverser passera de 16 mètres dans la situation actuelle à 23 mètres pour une route à quatre voies contiguës, soit une augmentation de près de 50% de la longueur critique. La vitesse moyenne d'un tracteur et de sa charge est évaluée à 8 km/h (2,2 m/s). La traversée de la route prendra donc environ 10 secondes auxquelles s'ajoutent un temps de réaction initiale de 2 secondes et un temps de dégagement de 3 secondes lorsqu'il a traversé la route. Ainsi, le temps minimum requis pour effectuer la manoeuvre est de 15 secondes. De même, la durée minimum requise pour faire traverser un tracteur avec deux unités, situation plus fréquente lors de la récolte des foins, sera d'environ 17 secondes.

Dans l'hypothèse d'un élargissement de la route 173 à 4 voies contiguës, l'espacement entre les véhicules devrait être supérieur à 15 secondes afin de permettre une traversée sécuritaire des équipements de ferme. Ainsi, un espacement moyen de 15 secondes entre les véhicules correspond à un débit horaire de 240 véhicules/heure. Les données du tableau 2.1 indiquent qu'entre 7h et 22h pour une journée ouvrable moyenne, les débits de circulation de 1980 étaient supérieurs à 240 véhicules à l'heure. Ainsi, durant cette période de 15 heures par jour, l'espacement moyen entre les véhicules serait inférieur aux quinze secondes requises pour traverser la route, ce qui entraînerait des risques élevés d'accidents en plus de rendre plus difficile l'accès aux terres.

De plus, il faut souligner qu'actuellement sur la route 173 la circulation est de type peloton, ce qui facilite probablement la traversée de la route, alors qu'un réaménagement à 4 voies contiguës avec voies lentes et rapides permettra un courant de circulation continue, ce qui compliquera la traversée de la route 173, d'autant plus que la vitesse de circulation sera sans doute supérieure à celle que l'on observe actuellement sur la route 173.

Les vingt-huit propriétaires agricoles, dont sept producteurs, possédant des terres utilisées à des fins agricoles du côté ouest de la route seront affectés par ce problème de traversée. Ces agriculteurs connaissent actuellement beau-

coup de problèmes pour accéder aux terres situées du côté ouest de la route 173. L'augmentation du temps de traversée (3 secondes) combinée à l'augmentation probable de la vitesse moyenne de la circulation et à un débit plus fluide risquent de rendre la traversée de la route 173 presque impossible pour la machinerie agricole et les animaux de ferme.

Des traverses de machinerie agricole peuvent être envisagées pour faciliter la traversée de la route 173. Toutefois, il s'avère très difficile au niveau technique (nappe phréatique, pente, chemin de fer, etc.) et peu intéressant au niveau environnemental (emprise supplémentaire, domaine bâti, aspect visuel, sécurité, etc.) de construire de telles traverses. Par contre, le ministère des Transports prévoit l'installation de traverses d'animaux vis-à-vis les lots 265, 532 et 536. Toutefois celles-ci pourraient éventuellement contribuer à un changement de vocation des terres du côté ouest, favorisant le pâturage au lieu de la culture du foin et ce sur les terres les plus productives du secteur à l'étude. Par conséquent, les producteurs subiraient un impact majeur.

Distance minimale de visibilité à l'arrêt

Comme la vitesse permise sur la route 173 réaménagée sera maintenue à 90 km/h, la distance minimale de visibilité à l'arrêt demeure de 130 mètres et la distance souhaitable de 185 mètres. Ainsi, tel que mentionné à la section précédente, seule la traversée située sur le lot 532 se situe près de la limite acceptable et est inférieure à la limite souhaitable.

Sécurité des mouvements de virage à gauche de la route 173 vers les terres agricoles

Dans certains cas, les équipements de ferme doivent circuler sur la route 173 pour se rendre sur les terres. Ils doivent alors emprunter la voie de droite et effectuer un mouvement de virage à gauche pour y accéder. Cette manoeuvre représente un double danger pour les véhicules; d'une part, les équipements de ferme auront à circuler sur la voie de gauche à basse vitesse alors que cette voie est utilisée par la circulation ayant la vitesse la plus élevée; d'autre part, ces équipements doivent croiser les véhicules en direction inverse, ce qui représente un autre risque important d'accident, compte tenu des débits élevés et de leur vitesse.

- Sécurité des transports scolaires

La traversée de la route 173 réaménagée à 4 voies contiguës impliquera aussi des problèmes majeurs en ce qui concerne la sécurité des piétons. On pense entre autres aux étudiants d'écoles primaires et secondaires qui, matin et soir, doivent traverser la route pour rejoindre leur autobus (section 2.3.3). Actuellement, le transport scolaire est organisé de façon à réduire au minimum le nombre de fois que les étudiants ont à traverser la route 173. Toutefois, le transport devra être replanifié pour éviter en tout temps la traversée de cette route.

3.1.2 AUTOROUTE 73

- Milieu agricole

Il est généralement reconnu que la circulation de transit a une vitesse de déplacement plus élevée que la circulation locale. L'aménagement de l'autoroute projetée permettrait donc de séparer ces deux types de déplacement et de donner à la route 173 une vocation de voie à caractère plus local et sécuritaire puisque les débits de circulation y seraient réduits et que la vitesse des véhicules aurait tendance à diminuer.

Dans l'hypothèse où l'autoroute serait aménagée, la route 173 conserverait son gabarit actuel, soit une largeur de roulement de 8 mètres. En reprenant le calcul décrit à la section 2.6, la distance critique à traverser pour les équipements de ferme sera de 16 mètres et le temps nécessaire pour traverser la route sera de 12 secondes, ce qui correspond à un débit horaire critique de 300 véhicules/heure. Ne connaissant pas la répartition des véhicules entre la route 173 et l'autoroute dans l'éventualité où celle-ci serait construite, nous avons effectué des calculs en supposant que le nombre de véhicules sur la route 173 serait réduit de 25% et de 50%. Le tableau 2.1 indique que dans le premier cas (réduction de 25% du débit de circulation sur la route 173), les problèmes pour traverser cette route sont moins importants que dans la situation actuelle, soit de 8h à 19h.

Dans le deuxième cas (réduction de 50% du débit), le seul problème possible survient entre 16h et 17h, ce qui constitue une très nette amélioration. Notons toutefois que les observations démontrent que les pourcentages de répartition entre la circulation locale et le transit varient selon les périodes de la journée; le pourcentage de circulation locale étant plus élevé durant les heures de pointe du matin et de fin d'après-midi.

- Secteur commercial

La réalisation de l'autoroute 73 pourrait par ailleurs générer des pertes financières à certains établissements commerciaux situés en bordure de la route 173, du fait que la circulation de transit de cette route serait désormais déplacée vers l'autoroute, rendant ainsi ces établissements commerciaux moins facilement accessibles aux voyageurs. On peut penser entre autres à l'établissement hôtelier Villa des Pins qui compte une très forte fréquentation à longueur d'année, aux terrains de camping la Roche d'Or et le Relais des Pins, au centre commercial Galeries de la Chaudière à Saint-Georges et au Centre d'antiquité. Par contre, des phénomènes inverses se produiront, c'est-à-dire que l'autoroute favorisera des établissements commerciaux localisés à l'entrée de la ville de Saint-Georges. Une analyse plus poussée pourrait permettre de déterminer les implications réelles sur ces commerces.

3.2 IMPACTS PONCTUELS ET MESURES DE MITIGATION

La présente section a pour but de déterminer les impacts ponctuels attendus par la réalisation de l'une ou l'autre des options étudiées dans ce rapport. Pour ce faire, la méthodologie générale utilisée a été axée particulièrement sur une analyse détaillée et une évaluation de chacun des éléments affectés par le projet (évaluation cas par cas). Une attention plus particulière a été apportée au domaine bâti, au domaine agricole et au milieu visuel.

Pour faciliter la compréhension des impacts ponctuels reliés aux deux options, les tableaux 1 et 2 présentés à l'annexe E ont été élaborés. Ces deux tableaux, l'un relatif à l'auto-route 73 et l'autre à la route 173, précisent, pour chaque point d'impact identifié, l'intensité et la description de l'impact, les mesures de mitigation à être apportées pour en réduire l'effet et enfin l'impact résiduel. L'intensité de l'impact fait référence à une hiérarchisation en trois classes d'impact, soit majeur, moyen ou mineur. Cette notion d'intensité de l'impact tient compte à la fois du degré d'altération de la ressource et de l'importance relative de l'élément touché pour ses utilisateurs.

L'analyse cas par cas a ainsi permis une plus juste qualification de l'impact pour un élément donné et a permis de faire intervenir plusieurs paramètres.

Pour le domaine bâti, divers paramètres ont été considérés dans l'évaluation de l'impact sur les bâtiments touchés ou les propriétés affectées. Ainsi, outre le type de bâtiment touché (maison, bâtiment annexe, résidence secondaire, etc.), son état, sa valeur patrimoniale, etc., ou encore l'accès à la propriété, sont autant d'éléments pris en considération. A cette fin, une fiche descriptive de chacun des bâtiments touchés, présentée en annexe B, a été complétée selon une méthodologie appliquée par le ministère des Affaires culturelles.

Pour les aspects agricoles, d'autres critères d'évaluation ont prévalu pour juger de l'importance de l'impact. Ces critères sont, entre autres, la superficie de terre touchée, l'utilisation actuelle des terres (type de culture: foin, pâturage, etc.), les résidus de terrain appréhendés, l'accessibilité aux terres, de même que l'utilisation (fréquence de passage) des axes routiers pour la traversée des animaux ou autres.

Quant au milieu visuel, le degré de perceptibilité des nouvelles infrastructures (échangeurs, etc.), la valeur du paysage actuel, les activités sises à proximité sont autant d'éléments qui ont permis de hiérarchiser les impacts.

Enfin, chaque élément susceptible de subir un impact a été cartographié sur la carte "Inventaire et impact" (carte 1).



4.0 Évaluation comparative et choix de l'option

4.0 ÉVALUATION COMPARATIVE ET CHOIX DE L'OPTION

4.1 MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

La méthode utilisée pour déterminer le tracé de moindre impact possède deux volets. Dans un premier temps, on optimise chacune des deux options étudiées, soit le réaménagement à quatre voies contiguës de la route 173 et la construction de l'autoroute 73 Sud. De fait, seul le réaménagement de la route 173 possède une variante localisée à l'emplacement du raccordement entre la route 173 et l'autoroute 73. Aucune variante n'a été générée pour l'option du prolongement de l'autoroute 73. Dans un deuxième temps, on procède au choix de l'option de moindre impact à partir d'une évaluation comparative basée sur les impacts décisionnels. L'évaluation environnementale ne se base pas sur le nombre d'impacts occasionnés par l'une ou l'autre des options, mais tente plutôt par une analyse rationnelle de pondérer les impacts attendus. Pour ce faire, les impacts sont regroupés par thème et comparés par ensemble. Le choix ainsi déterminé ne repose que sur des considérations environnementales. L'intégration des contraintes technico-économiques aux considérations environnementales devraient permettre de déterminer l'option de moindre impact global (environnemental et technico-économique).

4.2 OPTIMISATION DE L'OPTION DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173

La présence d'une alternative pour le raccordement de la route 173 avec l'autoroute 73, a obligé dans un premier temps à procéder à l'optimisation de cette jonction. Cette optimisation est fondée uniquement sur des considérations environnementales.

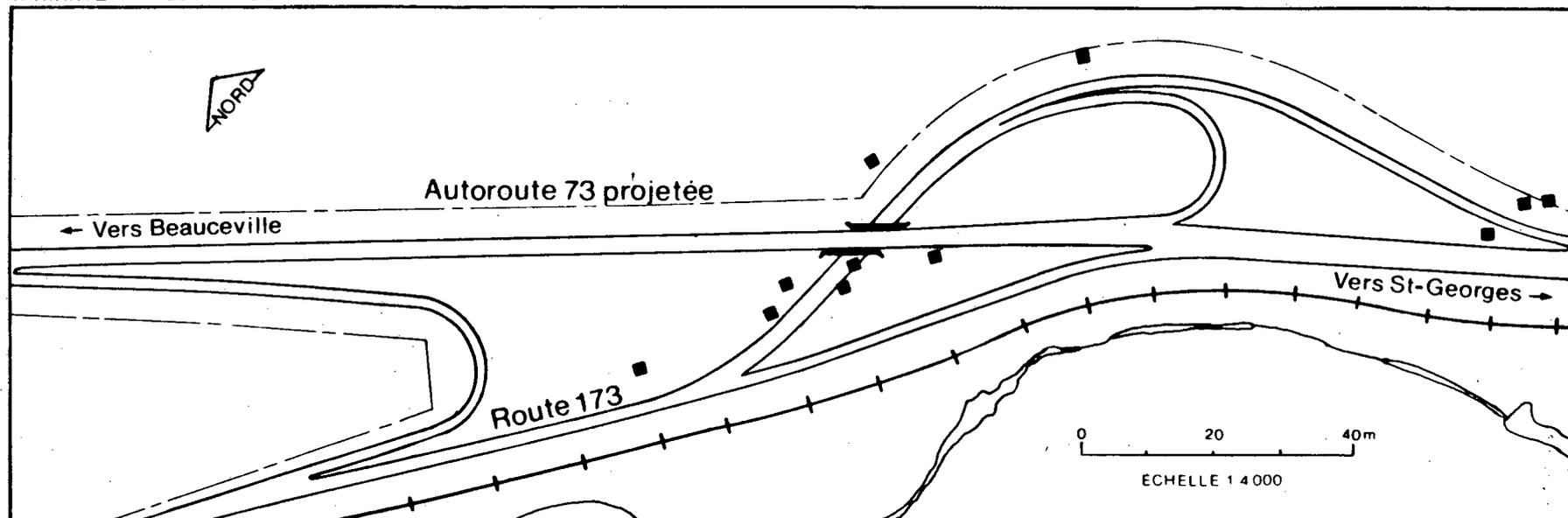
La première des deux variantes étudiées nécessite la construction d'un échangeur relativement imposant avec viaduc et bretelles de raccordement de façon à permettre tous les mouvements de façon sécuritaire (figure 4.1). La seconde variante s'avère beaucoup moins élaborée. Elle ne constitue qu'une simple intersection à niveau. Le tableau 4.1 compare les impacts engendrés par ces deux options.

La consultation des cartes des risques d'inondation le long de la rivière Chaudière permet de constater que, quelle que soit la variante retenue, la jonction de l'autoroute 73 et de la route 173 est localisée dans une zone susceptible d'être inondée une fois tous les vingt ans. Les ouvrages se trouvant dans une telle zone risquent d'être exposés à de forts courants et à l'action des glaces. En conséquence, les ouvrages d'art devront être protégés pour éviter d'être endommagés par la crue des eaux de la rivière Chaudière.

Du côté agricole, les deux variantes traversent l'extrémité ouest des terres en pâturage permanent et en foin et pâturage amélioré. La première variante affecte 7,5 hectares de ces terres comparativement à 4,2 hectares pour la seconde variante. De plus, ces deux variantes enclavent les terres agricoles situées à l'est, causant ainsi un problème d'accessibilité. Ce problème peut cependant être facilement corrigé par la construction d'une voie de desserte parallèle à la route 173. Bien que les deux variantes s'inscrivent sur les mêmes lots, la variante 2 affecte chacun des propriétaires de façon moindre que la variante 1, les superficies touchées étant inférieures dans chaque cas. Donc sous l'aspect agricole, la variante 2 apparaît nettement préférable non seulement parce que les superficies totales impliquées sont moindres, mais encore parce que, pour chacun des propriétaires, les superficies touchées sont également inférieures.

En ce qui concerne le domaine bâti, la variante 2 implique l'expropriation de quatre résidences permanentes et de deux commerces. Aucun de ces bâtiments ne possède cependant un quotient patrimonial intéressant. La variante 1, en plus de causer l'expropriation de ces mêmes bâtiments, nécessite l'expropriation de trois résidences supplémentaires. Deux de ces habitations ont un quotient patrimonial jugé supérieur (annexe B, fiches 14 et 19) tandis que celui de la troisième est considéré exceptionnel (annexe B, fiche 15). Deux de ces résidences ne sont pas relocalisables sur le site même en raison du nonaccès de la route. La variante 2, occasionnant un moindre impact au niveau du domaine bâti, paraît donc être le choix le plus judicieux suivant cet aspect.

VARIANTE 1 AVEC VIADUC



VARIANTE 2 SANS VIADUC

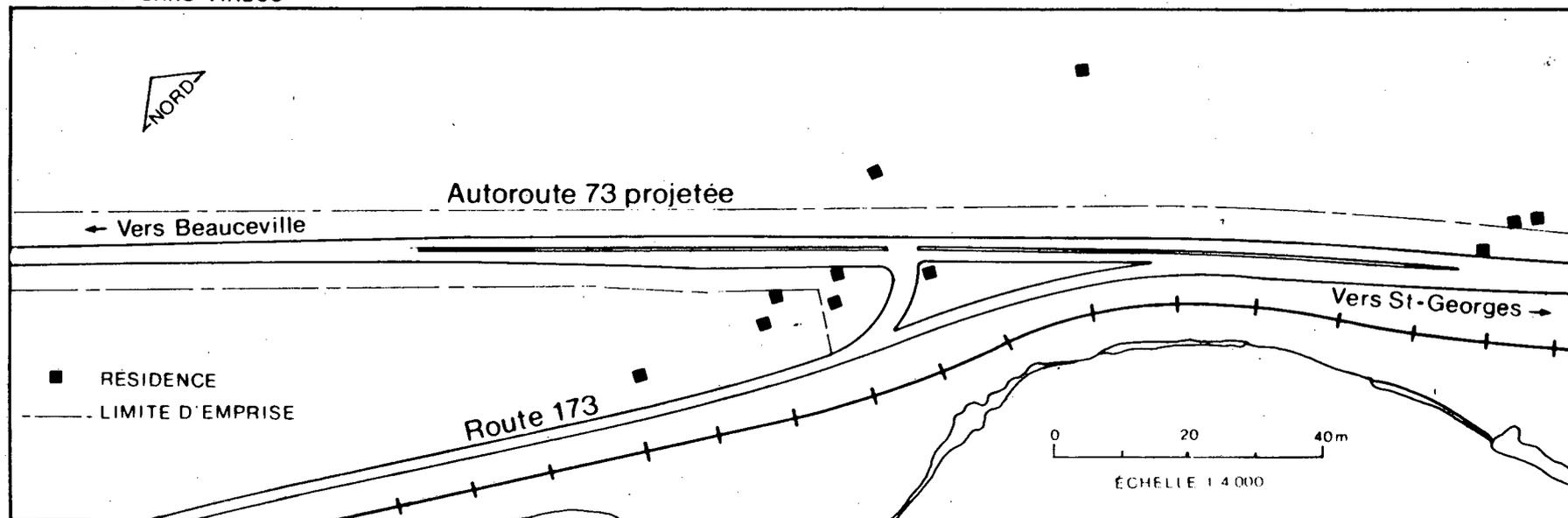


Figure 4.1 Vue en plan du raccordement de l'autoroute 73 à la route 173

TABLEAU 4.1: OPTIMISATION DE L'OPTION ROUTE 173

VARIANTE 1		VARIANTE 2	
SUPERFICIE	NOMBRE	NOMBRE	SUPERFICIE
AGRICULTURE (superficie affectée par l'emprise)			
1,1 ha	- Foin et pâturages améliorés		0,8 ha
6,4 ha	- Pâturage permanent		3,4 ha
EXPROPRIATION			
	7 - Résidences permanentes	4	
	2 Quotient patrimonial supérieur	-	
	1 Quotient patrimonial exceptionnel	-	
	2 - Commerces	2	

Les travaux de remblais et de déblais de même que les segments abandonnés de la route 173 causés par la construction de ce raccordement contribuent à la dégradation visuelle d'un ensemble paysager intéressant. La présence des structures plus imposantes pour la variante 1 entraîne, au niveau visuel, un impact plus important, tant pour l'utilisateur de la route que pour les riverains (figure 4.2). La variante 2, à cause de sa moins grande complexité, s'harmonise davantage avec le milieu environnant, ce qui la rend plus acceptable au plan visuel (figure 4.3).

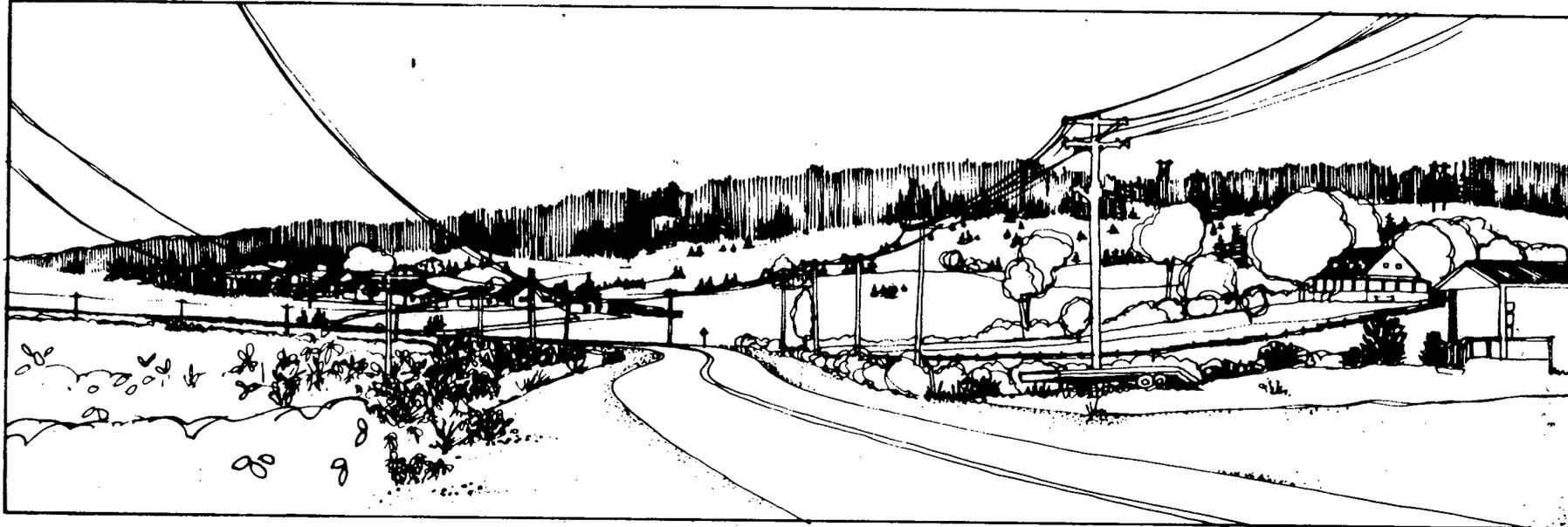
Il ressort de cette analyse environnementale que la variante 2 apparaît nettement préférable. Les impacts qu'elle cause sur le milieu récepteur sont de moindre importance que ceux occasionnés par la variante 1, et ce, à tous points de vue.

En ce qui concerne le niveau de desserte, la capacité de cette intersection, du même type que celle que l'on retrouve à la sortie sud de Sainte-Marie entre la route Vachon (173) et l'ancienne route 23, devrait être suffisante pour plusieurs années. Il est probable que le jour où la capacité de cette intersection sera dépassée, on songera non pas à construire un plus gros échangeur, mais plutôt à poursuivre le tracé original de l'autoroute 73 Sud en direction de Saint-Georges. Advenant la poursuite de l'autoroute 73, la variante 2 serait amplement suffisante pour raccorder la route 173 à l'autoroute, considérant que le volume de circulation sur cette bretelle deviendrait presque nul. La variante 1 n'apparaît donc pas intéressante, ni au point de vue environnement, ni dans une perspective à long terme qui doit considérer le prolongement possible de l'autoroute 73 selon le tracé original.

4.3 ANALYSE COMPARATIVE DES OPTIONS

L'optimisation de la variante de la route 173 permet de passer à l'étape suivante, soit le choix de l'option préférentielle. Ce choix est basé sur les impacts engendrés sur le milieu récepteur. Le tableau 4.2 décrit les options selon différents thèmes du milieu récepteur. L'étude de ce tableau permet d'effectuer une analyse comparative des éléments importants touchés par chacune des options. La carte 1 localise les impacts ponctuels qui servent de base à l'analyse alors que les tableaux 1 et 2 présentés à l'annexe E décrivent chacun de ces impacts.

SITUATION ACTUELLE



SITUATION PROJÉTÉE

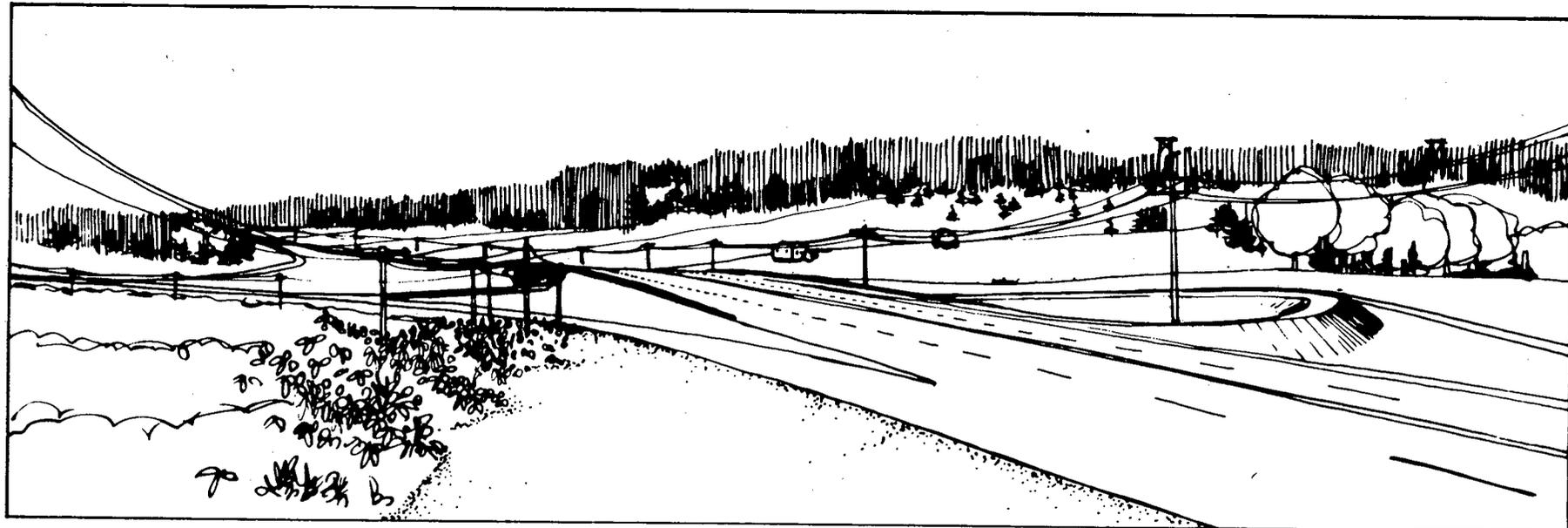
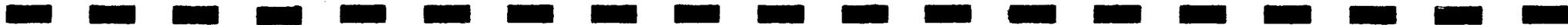
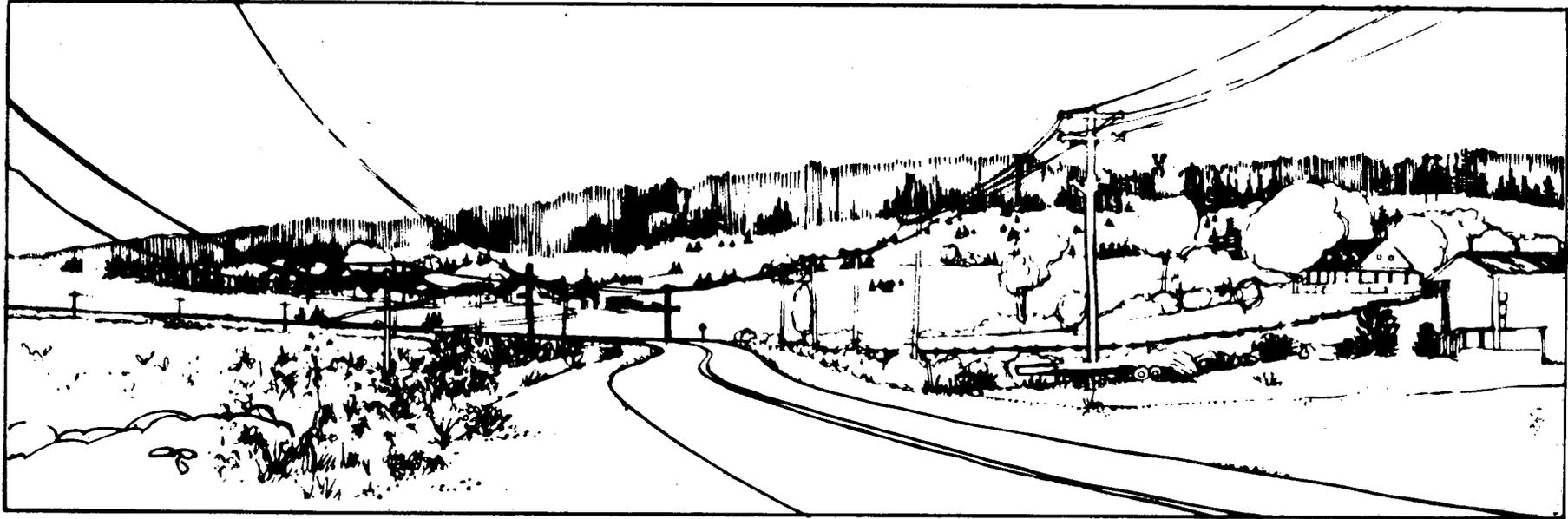


Figure 4.2 Raccordement de l'autoroute 73 à la route 173 (avec viaduc)
à Beauceville-Est



SITUATION ACTUELLE



SITUATION PROJÉTÉE

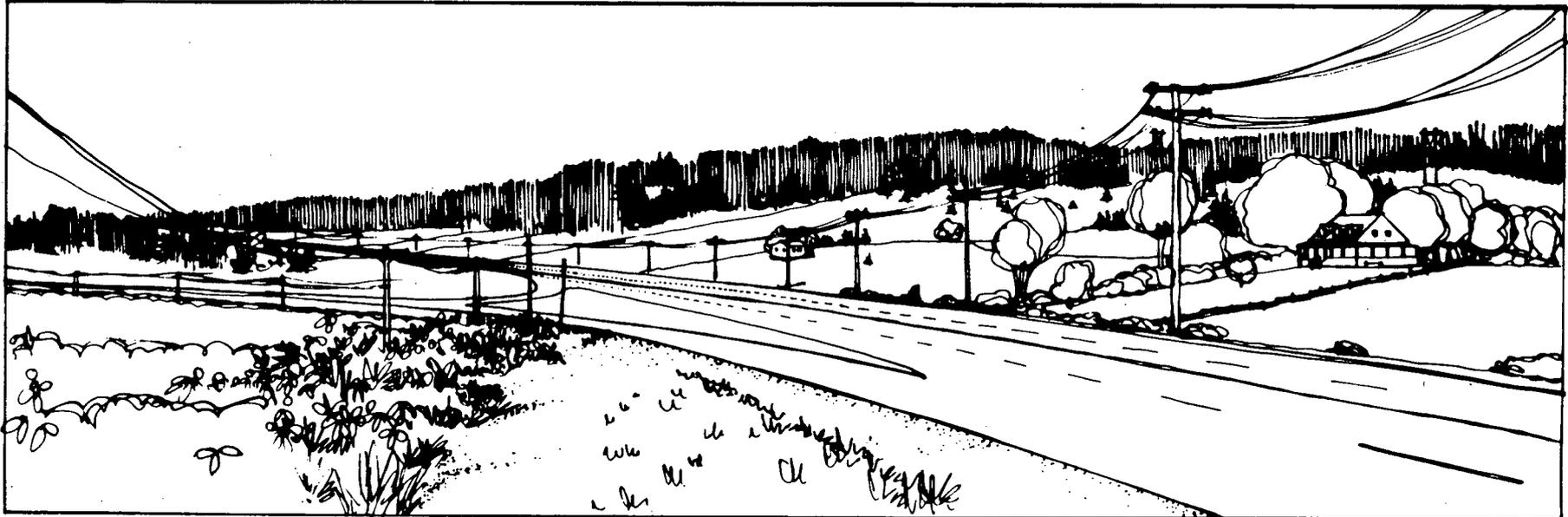


Figure 4.3 Raccordement de l'autoroute 73 à la route 173 (sans viaduc) à Beauceville-Est

TABLEAU 4.2: TABLEAU COMPARATIF DES ÉLÉMENTS AFFECTÉS

AUTOROUTE 73			ROUTE 173		
DISTANCE	SUPERFICIE	NOMBRE	NOMBRE	SUPERFICIE	DISTANCE
PROJET ROUTIER					
15 km					12,6 km
15 km					5,1 km
-					4,9 km
		4		1	
ASPECT BIOPHYSIQUE					
a) Zones d'inondation					
					1,7 km
-					3,1 km
0,8 km					
b) Végétation					
				23,7 ha	
175,4 ha				-	
24,7 ha					
				1,2 ha	
3,6 ha				-	
1,9 ha					
		4		2	
ASPECT AGRICOLE					
				4,3 ha	
15,1 ha				3,7 ha	
3,7 ha				56,1 ha	
-					

Ces impacts sont jugés d'intensité moyenne car ils ne mettent pas en cause la survie des exploitations. En effet, les superficies touchées sont souvent localisées à la limite des lots et sont en général assez minimes par rapport à la surface exploitée. Certaines terres affectées sont de qualité médiocre pour la culture et servent uniquement de pâturage naturel. De plus, certains producteurs possèdent des terres en friche qui pourraient fort bien être converties en pâturage. Cependant, des réajustements seront requis de la part des producteurs pour maintenir leur niveau actuel de production. A plus ou moins long terme, le patron de consolidation pourrait être modifié puisque certaines aires agricoles qui pourraient servir à la consolidation des productions seront affectées par l'autoroute 73.

Le réaménagement de la route 173 n'affecte pas directement beaucoup de sol agricole. Cependant, les terres situées du côté ouest de la 173 deviendront beaucoup plus difficiles d'accès à cause de l'augmentation de la vitesse de circulation et de la longueur de route à franchir (4 voies au lieu de 2) et enfin de la plus grande fluidité de la circulation résultant des voies de dépassement. Ces modifications rendront la traversée de la route 173 davantage périlleuse et, à certaines heures, presque impossible.

A cause de cette situation, près de 130 hectares supplémentaires de terres utilisées à des fins agricoles doivent s'ajouter aux terres déjà directement affectées. Parmi les propriétaires rencontrés le long de la route 173 (côté est et côté ouest), neuf sont des producteurs agricoles. De ceux-ci, sept ont à traverser la route 173, soit avec leurs animaux ou avec de la machinerie agricole durant la période des foins. Leurs terres en exploitation du côté ouest de la route 173 couvrent une superficie totale de 57,2 hectares répartie comme suit: 14,5 ha de foin à M. Réal Poulin (annexe C, fiche 3) producteur de bovins; 4,5 ha de foin à M. Charles-Auguste Rodrigue (annexe C, fiche 4) producteur de bovins; 5,5 ha de foin à M. Laurian Rancourt (annexe D-28) producteur laitier; 1,9 ha de foin et pâturage amélioré à M. Paul-Emile Paquet (annexe D-27) producteur laitier; 17,2 ha de foin à Gilles Roy (annexe D-38) producteur laitier; 6,5 ha de foin et pâturage amélioré à M. Léopold Poulin (annexe D-25) producteur de bovins et 9,3 ha de foin et pâturage amélioré à M. Léopold Bourque (annexe D-1) producteur de bovins.

4.3.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

Deux éléments du milieu biophysique sont touchés de façon significative par ce projet routier. Il s'agit des zones susceptibles à l'inondation et de la végétation forestière.

● ZONES D'INONDATION

La localisation d'une infrastructure routière dans une zone d'inondation entraîne deux types de répercussions. Le premier est associé à la sécurité des usagers et à l'interruption de la circulation lors des inondations, le second concerne les dommages qui peuvent être causés à la route par l'érosion due au courant. Ces bris sont plus susceptibles de survenir si l'infrastructure routière se situe dans la zone d'inondation de 20 ans.

Un total de 1,7 km du projet de la route 173 se situe dans la zone d'inondation de récurrence 20 ans et 3,1 km dans celle de 100 ans. Dans le projet de l'autoroute 73, seulement 0,8 km de la bretelle qui raccorde l'autoroute à la route 173 est localisé dans la zone d'inondation centenaire. Cependant, l'altitude à laquelle sera construite cette bretelle est supérieure à la cote d'inondation, ce qui veut dire que la circulation sur l'autoroute n'est pas affectée par les inondations de la rivière Chaudière.

Sous cet aspect, le projet de prolongement de l'autoroute apparaît nettement préférable.

● VÉGÉTATION FORESTIÈRE

L'emprise de l'autoroute 73 affecte directement 175 hectares de boisés dont 3,6 hectares d'érablières et 4 plantations. De plus, l'autoroute crée environ 25 hectares de résidus boisés dont 2 hectares d'érablières. De plus, le tracé de l'autoroute traverse trois lots sous aménagement sylvicole ou susceptibles de l'être.

Le raccordement à la route 173 et son réaménagement occasionnent le déboisement de 23,4 hectares de terrain dont 1,2 hectare d'érablières et 2 plantations. Aucun résidu boisé n'est créé par ce projet de même qu'aucun lot sous aménagement sylvicole n'est rencontré.

Sous cet aspect, le réaménagement de la route 173 apparaît nettement favorable même si les impacts attendus par le prolongement de l'autoroute 73 demeurent en général assez faibles.

4.3.2 MILIEU HUMAIN

● AGRICULTURE

L'évaluation des impacts engendrés par l'une ou l'autre des options sur le domaine agricole est relativement complexe puisque plusieurs facteurs doivent être considérés et pondérés.

Il ressort du tableau 4.2 que, du strict point de vue des superficies directement touchées et des résidus, le réaménagement de la route 173 apparaît nettement favorable. Les superficies agricoles touchées passent de 12,8 hectares pour le réaménagement à 32,4 hectares pour le prolongement.

L'analyse plus détaillée de ces valeurs à partir du tableau 1 (annexe E) révèle que, pour le prolongement, six agriculteurs subissent des impacts jugés d'intensité moyenne suite à la perte de terrain. Cinq de ces agriculteurs sont producteurs agricoles. Le passage de l'autoroute affecte un total de 34,6 hectares (emprise et résidus) des terres utilisées à des fins agricoles par ces producteurs. Ces pertes se distribuent comme suit: 3 ha de foin et pâturage amélioré à M. René Mercier (annexe C, fiche 2) producteur de bovins; 4,5 ha de foin à M. Réal Poulin (annexe C, fiche 3) producteur de bovins; 4 ha de foin et pâturage amélioré à M. Léopold Bourque (annexe D-1) producteur de bovins; 3,2 ha de foin à M. André Rodrigue (annexe D-17) producteur laitier et 19,9 ha de pâturage naturel loué par M. Gaston Veilleux (annexe D-32) producteur laitier. De plus une source d'eau située sur le lot 549 où les animaux de M. Veilleux allaient s'alimenter ne sera plus accessible.

De ces producteurs, deux sont également touchés par le prolongement de l'autoroute 73, soit Réal Poulin et Léopold Bourque. M. Gilles Roy est aussi affecté par le prolongement de l'autoroute 73 mais de façon jugée mineure (2,0 ha). Les superficies affectées par le prolongement de l'autoroute sont de 4,5 ha de foin pour M. Réal Poulin et de 4 ha de foin et pâturage amélioré pour M. Léopold Bourque contre respectivement 14,5 ha de foin et 9,3 ha de foin et pâturage amélioré par le réaménagement de la 173.

L'analyse de ces données permet de constater que l'ensemble des terres des producteurs agricoles est affecté de façon moindre par le prolongement de l'autoroute (34,6 ha) que par le réaménagement de la route 173 (57,2 ha). Les deux producteurs qui ont à subir les effets de l'une ou l'autre des options sont moins affectés par le passage de l'autoroute; ils subiront une perte de 8,5 ha de terre agricole comparativement à 23,8 ha dû au réaménagement de la route 173. Des autres producteurs, trois sont impliqués par le prolongement de l'autoroute et cinq par le réaménagement de la 173 de façon assez semblable. En résumé, le prolongement de l'autoroute semble être l'option la moins dommageable pour les producteurs agricoles.

De plus, il faut mentionner que même si le tracé de l'autoroute 73 scinde en deux les lots de propriétaires, à la limite des terres cultivées, le tracé de la route 173 sépare, quant à lui, l'exploitation agricole (bâtiments de ferme) des champs. Ce fait est relativement grave, si l'on considère que les terres en bordure de la rivière Chaudière possèdent vraisemblablement le meilleur potentiel du secteur à l'étude. Elles servent d'ailleurs à faire du foin et du foin et pâturage amélioré.

Le réaménagement de la route 173 à 4 voies contiguës risque donc de changer l'affectation des terres du côté ouest de la route. En effet, l'accès aux terres avec la machinerie agricole étant très difficile, l'agriculteur pourrait être tenté d'en faire du pâturage pour une partie du troupeau (taure et génisse) ou animaux à boeuf sur ces terres à meilleur potentiel puisqu'on pourrait y effectuer deux récoltes de foin. Des traverses d'animaux prévues sur les plans préparés par le ministère des Transports (carte 2) pourraient d'ailleurs contribuer à ce changement de vocation.

La construction de l'autoroute peut même entraîner un impact positif sur le milieu agricole par la réduction de la circulation de transit sur la route 173. Ceci permettrait aux agriculteurs, localisés en bordure de cet axe, de circuler plus aisément.

Considérant tous ces éléments, il apparaît ici que l'autoroute 73 constitue le tracé de moindre impact agricole notamment parce qu'elle affecte moins de sol agricole et ceci tant au niveau quantitatif que qualificatif.

● EXPROPRIATIONS

La réalisation de l'une ou l'autre des options implique de nombreuses expropriations de bâtiments. Certains de ces bâtiments possèdent un quotient patrimonial élevé, tel que précisé dans l'annexe B relative aux bâtiments touchés.

En ce qui concerne l'ensemble du domaine bâti affecté, il ressort que le nombre total d'expropriations pour chacune des options est relativement comparable. Les résidences principales touchées dans les deux cas sont généralement neuves et en bon état. Chacun des tracés affecte une résidence qui offre un quotient patrimonial supérieur (autoroute 73: annexe B, fiche 32, route 173: annexe B, fiche 28), mais qui malheureusement ne peut être relocalisée sur place.

La distinction entre les deux options vient surtout des types de bâtiments (usage) affectés. Le prolongement de l'autoroute 73 touche, outre les résidences principales, une industrie de ciment (non relocalisable sur son site) de même que quelques bâtiments annexes (remises, garage) et quelques résidences secondaires, dont l'état de détérioration est avancé. Par contre, le réaménagement de la route 173 affecte sept commerces relativement neufs, ce qui a des implications économiques plus grandes. De ces commerces, un seul peut être relocalisé sur place. Deux commerces sont situés dans la zone de nonaccès créée par le raccordement de la route 173 avec l'autoroute, les quatre autres se trouvent du côté ouest de la 173 et ne peuvent être relocalisés en raison de la topographie et de la proximité de la rivière.

En fonction des types de bâtiments touchés et de l'état des bâtiments, l'autoroute 73 s'avère l'option la plus acceptable.

● ASPECT RÉCRÉATIF

En ce qui concerne la villégiature, le terrain de camping le Relais des Pins est directement touché par le réaménagement de la route 173 qui affecte plus du tiers de sa superficie, nécessitant ainsi son expropriation. Quant à l'autoroute 73, elle vient couper un sentier de ski de fond situé sur la propriété du terrain de camping la Roche d'Or Inc. Cependant, ce problème peut être corrigé assez facilement par l'aménagement d'un ponceau. Le prolongement de l'autoroute 73 apparaît préférable parce qu'il ne met pas en cause la survie de l'un ou l'autre des deux terrains de camping.

4.3.3 MILIEU VISUEL

L'impact visuel attendu pour les résidents de la région, dans le cas de l'aménagement de l'autoroute 73, est faible à cause de la localisation du tracé, en hauteur, sur les versants de la vallée. Seuls les riverains présentement localisés aux environs des échangeurs projetés seront affectés d'un façon significative. Par exemple, l'aménagement d'écrans visuels contribuerait grandement à atténuer les impacts anticipés pour le bassin visuel (observateurs fixes) localisé sur le versant ouest de la rivière Chaudière (Saint-Georges-Ouest) (figure 4.4).

Le réaménagement de la route 173 à quatre voies causera un impact visuel beaucoup plus grand et affectera un plus grand nombre de riverains. L'impact visuel attendu est incorrigible et constitué du dédoublement du gabarit de la route existante. De plus, à plusieurs endroits l'élargissement de la route causera un préjudice aux riverains par l'empiètement de la nouvelle route sur des terrains frontaux déjà très limités.

SITUATION ACTUELLE



SITUATION PROJÉTÉE

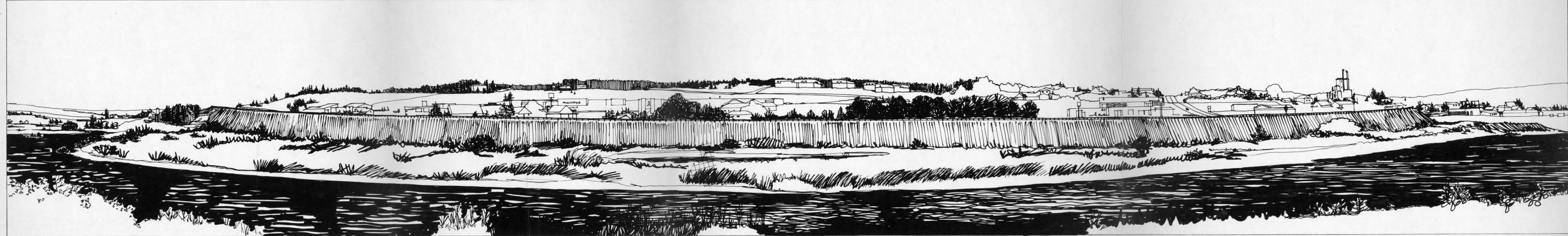


Figure 4.4 Échangeur St-Georges

Pour les usagers de l'autoroute 73, l'impact attendu par le prolongement de l'autoroute sera positif et de faible intensité. En effet, de par sa localisation en hauteur sur le versant de la vallée, le tracé de l'autoroute permettra à plusieurs endroits de vastes balayages visuels sur l'ensemble de la rivière Chaudière. L'intérêt pour ces points de vue est d'autant plus grand que les attrait visuels du milieu sont formés principalement par la perception de l'ensemble de la vallée. Par ailleurs, les impacts visuels négatifs résultant des travaux de remblais et de déblais pourront être atténués par le réaménagement des zones perturbées. De plus, si une chaussée seulement devait être construite, le déboisement ne devra affecter que l'emprise nécessaire à la construction de cette chaussée.

En ce qui a trait aux usagers de la route 173 réaménagée, l'impact visuel attendu est positif dans le cas du nouveau tronçon entre le viaduc de la 95^e Rue (Fraser) et le raccordement à la route 173. Par contre, de ce raccordement jusqu'à Saint-Georges, l'impact visuel anticipé est négatif et de faible intensité à cause du gabarit démesuré de la nouvelle route dans un milieu rural.

Ainsi, la réalisation de l'autoroute 73 offre donc un intérêt plus élevé que le réaménagement de la route 173, pour deux raisons principales. D'une part, l'aménagement de l'autoroute affecte visuellement moins de riverains que la route 173 et d'autre part, il offre une possibilité de mise en valeur des paysages de la vallée de la rivière Chaudière.

4.4 CHOIX DE L'OPTION PRÉFÉRENTIELLE

A la lumière de l'analyse qui précède, il appert que pour le milieu biophysique, l'option de l'élargissement à quatre voies de la route 173 apparaît légèrement préférable parce qu'elle limite les effets sur le domaine forestier. Cet impact est toutefois en partie corrigible puisque le bois à valeur économique peut être récupéré. D'autre part, cette option traverse des zones potentielles d'inondation de la rivière Chaudière alors que l'option de prolongement de l'autoroute ne risque pas d'être affecté par les inondations de la rivière Chaudière.

Trois éléments du milieu humain servent de base à la comparaison des deux options. Pour le domaine bâti, l'intensité des impacts semble légèrement moindre avec le prolongement de l'autoroute qui limite le nombre de commerces expropriés. Cette option minimise également les répercussions sur le milieu récréatif alors que le réaménagement à quatre voies de la route 173 implique la disparition totale d'un petit terrain de camping (Relais des Pins). Au point de vue agricole, la comparaison entre les deux options n'est pas facile. D'une part, le prolongement de l'autoroute affecte des superficies agricoles importantes mais qui ne paraissent pas indispensables à la survie économique des exploitations. Aucun impact majeur n'a été identifié car pour chacun des agriculteurs touchés, les superficies affectées sont généralement assez restreintes par rapport à l'ensemble des terres qu'il possède et il existe dans plusieurs cas des possibilités pour l'agriculteur d'utiliser des terres actuellement en friche pour faire du pâturage (cas de M. Bourque). L'autoroute, en drainant une partie de la circulation de la 173, permettra aux agriculteurs de circuler plus facilement sur la 173 et d'avoir accès à leur partie de lot située du côté ouest de la route, ce qui constitue une répercussion positive importante.

D'autre part, la réfection de la route 173 touche peu les sols agricoles, mais amplifie les problèmes reliés à la traversée. Cette situation peut entraîner une modification de l'utilisation agricole des terres situées entre la route et la rivière Chaudière. Ces terres sont les meilleures de la Beauce et représentent actuellement un apport non négligeable pour plusieurs agriculteurs. L'option du prolongement de l'autoroute 73 apparaît donc, au plan agricole, préférable à celle du réaménagement de la 173. Tous les éléments du milieu humain concordent donc pour favoriser la réalisation de l'autoroute.

Au niveau visuel, le prolongement de l'autoroute engendre peu d'impact négatif pour les résidents, contrairement au réaménagement de la route 173. De plus, la situation en surplomb de l'autoroute favorise la mise en valeur de l'ensemble de la vallée de la rivière Chaudière. Donc au plan visuel, le prolongement de l'autoroute est préférable.

Globalement, le prolongement de l'autoroute apparaît nettement favorable, particulièrement à cause du milieu humain. Le seul facteur qui favorise le réaménagement de la route 173

est la végétation forestière qui ne fait pas le poids par rapport aux autres éléments. La différence entre les deux options serait encore plus grande si l'on utilisait une emprise nominale de 90 m au lieu de 170 m pour le prolongement de l'autoroute 73. Les superficies directement affectées par l'emprise et ce, autant au plan agricole que forestier, seraient réduites de moitié. Ce choix d'emprise devrait faire l'objet d'une analyse minutieuse en prenant comme point de référence la situation sur les tronçons déjà fonctionnels de l'autoroute 73 Sud.

Considérant que la réalisation de ce nouveau tronçon d'autoroute affecte à un certain degré le milieu, il serait souhaitable que le ministère des Transports permette l'usufruit aux propriétaires actuels à l'intérieur de l'emprise qu'il doit acquérir (2 chaussées), ce qui permettra de réduire considérablement les impacts déjà relevés au niveau de l'utilisation du sol.

5.0 Conclusion

5.0 CONCLUSION

L'analyse des diverses composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées par l'un ou l'autre projet a permis d'identifier le prolongement de l'autoroute 73 comme l'option de moindre impact environnemental.

La différence entre les deux options serait encore plus grande si l'on utilisait une emprise nominale de 90 m au lieu de 170 m pour le prolongement de l'autoroute 73. Ce choix d'emprise devrait faire l'objet d'une analyse minutieuse en prenant comme point de référence la situation sur les tronçons déjà fonctionnels de l'autoroute 73 Sud.

Cette option, même si elle est optimale au point de vue environnemental, ne peut être réalisée sans entraîner plusieurs répercussions sur le milieu récepteur. Ainsi au plan forestier, cette option apparaît moins favorable que le réaménagement de la route 173. Cependant, c'est surtout sur le domaine agricole et le milieu bâti que se font sentir les principaux impacts. L'évaluation des impacts pour l'agriculture s'est avérée particulièrement difficile puisque, d'une part, des impacts tangibles peuvent être attribués au prolongement de l'autoroute 73 en fonction de l'emprise et des résidus et que, d'autre part, les impacts du réaménagement de la route 173 sont beaucoup plus subtils puisque reliés aux difficultés actuelles et prévisibles de la traversée de la route avec de la machinerie agricole. Pour le milieu bâti, la comparaison des impacts attendus est relativement facile à réaliser puisque l'évaluation se fait à partir des mêmes bases. Il en est de même pour le milieu visuel.

Le prolongement de l'autoroute 73 devrait faciliter les échanges entre Beauceville et Saint-Georges même si les résidents de ces deux municipalités n'utiliseront probablement pas l'autoroute pour passer d'une ville à l'autre. En effet, l'autoroute devrait drainer une forte proportion de la circulation de transit entre les deux villes alors que la route 173 servira davantage à la circulation locale. Le volume de circulation sur la route 173 devrait donc diminuer, augmentant du même coup le niveau de service de la route 173.

La préférence pour le prolongement de l'autoroute, au plan environnemental, n'implique pas un accord de principe sur la présence de l'échangeur de la 95^e Rue (Fraser) puisque l'analyse n'a pas porté sur les répercussions de cet échangeur sur le domaine bâti de Beauceville. La justification de la localisation de cet échangeur devra se faire dans le cadre d'une étude régionale.

Le choix du prolongement de l'autoroute 73 s'appuie essentiellement sur des considérations environnementales, notamment pour le domaine agricole. L'introduction des variables technico-économiques permettra au planificateur de déterminer le projet de moindre impact global.

Parmi ces variables, il faudra tenir compte de la possibilité de construire l'autoroute 73 à deux chaussées entre Sainte-Marie et Beauceville et de la probabilité de devoir prolonger l'autoroute 73 selon le tracé original même si la route 173 est réaménagée à quatre voies. A ce moment, l'investissement tant en terme de coût que d'impact environnemental deviendrait inutile.

Annexe A

CARACTÉRISTIQUES DES PLANTATIONS

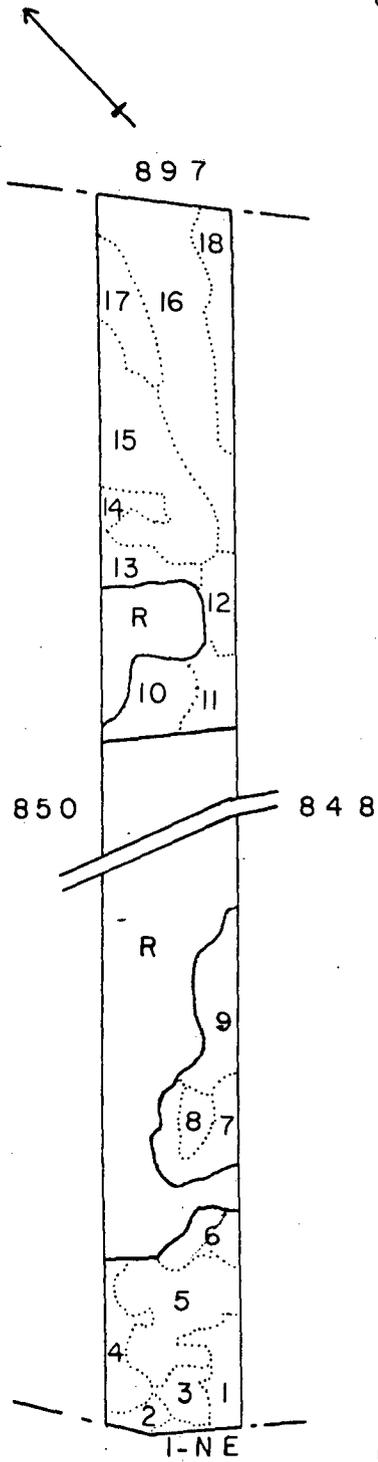
NOM DU PROPRIÉTAIRE	NUMERO DE LOT	DATE DE PLANTATION (PRINTEMPS)	ESSENCES PLANTÉES	
1	Marcel Poulin	137 et 143	1978	10 000 épinettes blanches
2	Gérard Giroux	164	1970 1971 1972	1 000 épinettes blanches; 1 000 pins rouges 1 500 pins rouges; 1 000 pins sylvestre 2 500 pins gris
3	Lauréat H. Veilleux	165	1957 1958 1959 1960 1961 1974	300 épinettes blanches; 500 épinettes de Norvège; 2 000 pins rouges 2 000 épinettes blanches; 1 000 pins rouges 1 500 épinettes blanches; 1 000 pins rouges; 1 000 pins gris 2 000 épinettes blanches; 800 pins rouges; 200 pins sylvestre 2 000 pins rouges; 500 pins gris 2 000 épinettes blanches; 8 000 pins rouges
4	Louis Poulin	180 et 181	1978 1979 1980 1981 1982	1 500 pins gris; 1 000 pins rouges 2 500 pins gris; 1 000 épinettes de Norvège 2 000 pins gris; 500 pins rouges 500 pins rouges 1 500 pins rouges
5	Claude Quirion	196	1970 1971 1972 1973 1974	3 500 épinettes blanches; 500 pins rouges 1 000 épinettes blanches; 1 000 pins rouges 1 500 pins rouges; 1 000 pins gris 2 500 pins gris 500 pins gris
6	Michel Poulin	201	1968 1969	1 000 épinettes blanches 5 000 épinettes blanches
7	Roger Pomerleau	240	1981 1982	5 000 épinettes blanches 3 000 pins blancs

CARACTÉRISTIQUES DES PLANTATIONS

NOM DU PROPRIÉTAIRE	NUMERO DE LOT	DATE DE PLANTATION (PRINTEMPS)	ESSENCES PLANTÉES	
8	Raymond Morin	283 et 285	1980	2 000 épinettes blanches
9	Jean-Louis Poulin	289 et 290	1964	1 000 épinettes blanches; 1 000 pins rouges
			1965	2 000 épinettes de Norvège; 2 000 pins rouges
			1966	2 000 épinettes blanches
			1970	500 pins rouges
			1975	1 000 épinettes blanches; 500 peupliers
			1976	1 000 épinettes blanches
			1977	1 000 pins rouges
			1978	2 000 pins blancs
			1979	1 000 pins sylvestre
			1980	1 000 pins sylvestre
			1981	1 000 pins sylvestre
			1982	1 000 pins sylvestre
10	Ernest Gilbert	542	1975	10 000 épinettes blanches
			1976	500 épinettes blanches
11	Thibodeau et Frères a/s Charles-Auguste	558	1947	1 300 pins rouges
			1955	1 000 pins blancs
			1956	1 000 pins blancs
			1957	2 000 pins blancs
			1958	1 500 pins blancs
			1959	1 200 pins rouges; 800 pins blancs
			1960	1 000 pins rouges; 2 000 pins blancs
			1961	2 350 pins blancs

Source: M.E.R. 1982

CARTE FORESTIÈRE



(1) St-Georges-Est

Unité d'aménagement: BEAUCE-SUD	A..... Terrain agricole	R..... Réserves
Bloc: (1) Lot: P.849 Rang: II	eau	
Canton: St-Georges P.C.	route principale	
Feuillet: 21 L/2 N.E. 3	chemin forestier	
Photographie: 47 Ligne: 17	ligne de peuplement	
Date: 22-12-77	Échelle 1:10000	1 acre =
Propriétaire: Gilles Roy	0 10 20 30 chaînes	



MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS
SERVICE DE L'AIDE À LA FORÊT PRIVÉE

DESCRIPTION DES PEUPLEMENTS

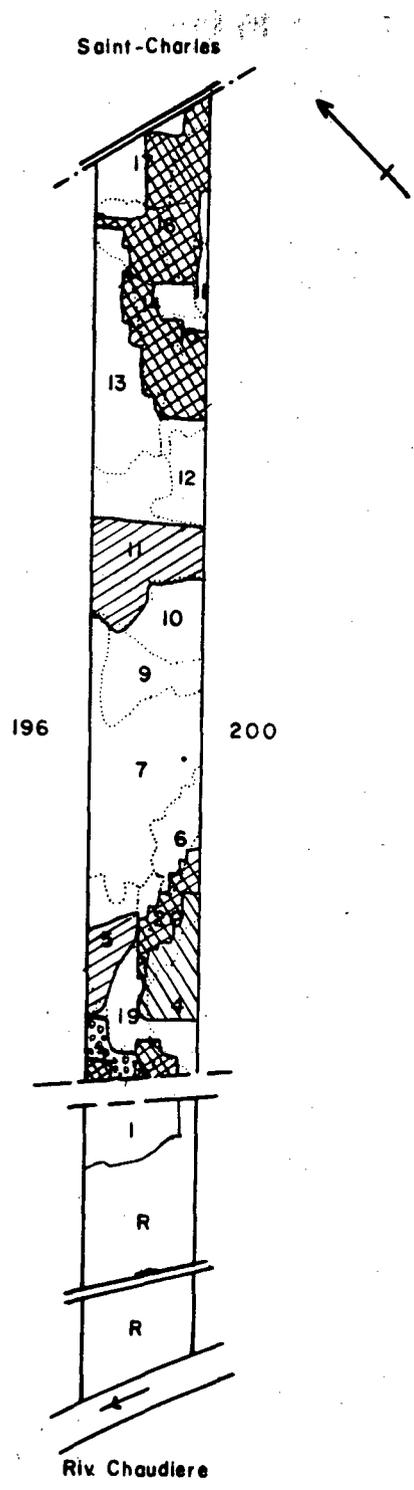
BLOC: St-Georges-Est LOT: P. 849 RANG: II St-Georges P. (

PROPRIÉTAIRE: Gilles Roy DATE: 07-03-78

N°	DESCRIPTION	SUPERFICIE (acres)
1	Aulnaie	2.7
2	C-D-50	0.5
3	Tr-C-30	0.8
4	rR-D-10	1.9
5	S-B-50	4.6
6	Aulnaie	1.3
7	E(C)-B-50	2.2
8	C-D-50	1.3
9	Aulnaie	3.2
10	ErR-C-50	2.7
11	Aulnaie	1.4
12	BbR-B-50	1.9
13	Aulnaie	1.3
14	R-D-50	0.5
15	S(E)-B-50	6.7
16	S(E)-C-50	7.7
17	TrR-A-50	1.9
18	TrR-A-50	2.6
19	Total	45.2
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		

N°	DESCRIPTION	SUPERFICIE (acres)
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		

CARTE FORESTIÈRE

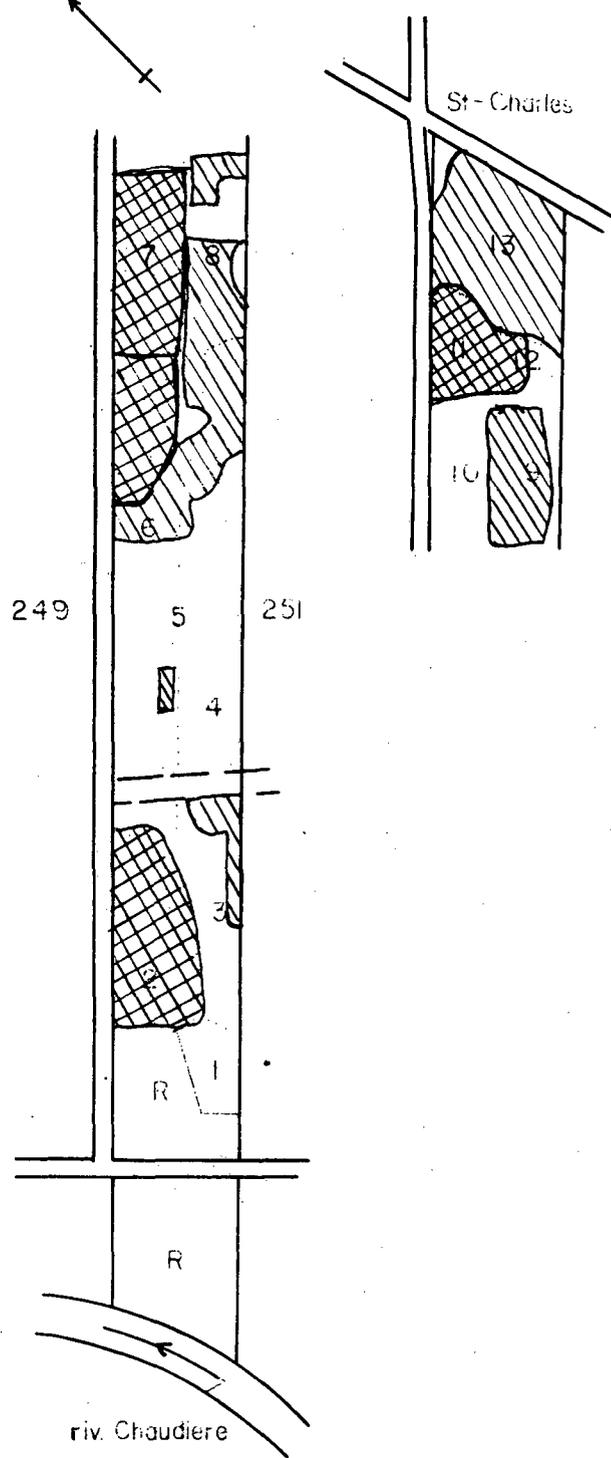


-  PLANTATION.
-  Coupe à BLANC.
-  ÉCLAIRCIE PRÉ COMMERCIALE
-  ÉCLAIRCIE COMMERCIALE

Unité d'aménagement: Chaudière	A..... Terrain agricole	R..... Réserves
Bloc: St - Francois Lot: 198 Rang: I.N.E.	 eau	
Canton: Rigaud - Vaudreuil	 route principale	
Feuillet: 21 L/2 N.E. 2	 chemin forestier	
Photographie: 9 Ligne: 21	 ligne de peuplement	
Date: 12/12/77	Échelle 1:10000	1 acre = 
Propriétaire: Gérald Veilleux	 0 10 20 30 chaînes	

 **MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS**
 SERVICE DE L'AIDE À LA FORÊT PRIVÉE

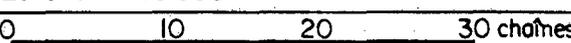
CARTE FORESTIÈRE



-  ECLAIRCIE COMMERCIALE
-  ECLAIRCIE PRECOMMERCIALE.



MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS
SERVICE DE L'AIDE À LA FORÊT PRIVÉE

Unité d'aménagement	CHAUDIÈRE	A..... Terrain agricole	R..... Réserves
Bloc	St-Simon Lot 250 Rang IR.N.	 eau	
Canton	Rigaud-Vaudreuil	 route principale	
Feuillet	21 L/2 N.E. 1-2 & 4	 chemin forestier	
Photographie	110 ligne 22	 ligne de peuplement	
DATE		Echelle 1:10 000	1 acre = <input type="text"/>
Propriétaire	Marie-Louis Busque	 0 10 20 30 chaînes	

Annexe B

MÉTHODOLOGIE DE DÉTERMINATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL

Selon les critères d'évaluation du patrimoine immobilier, empruntés au ministère des Affaires culturelles, chaque bâtiment susceptibles d'être exproprié a fait l'objet d'une évaluation de son quotient patrimonial. Ces critères sont:

- la valeur intrinsèque qui a pour but d'évaluer l'intérêt culturel d'un immeuble;
- la valeur extrinsèque qui considère le bâtiment en tant qu'élément d'une unité de paysage ou d'un ensemble immobilier (implantation dans le site);
- l'état physique;
- l'état didactique qui vise à mesurer le degré d'évidence ou la "lisibilité" des vestiges.

Le quotient patrimonial qui résulte de cette évaluation s'établit de nul à exceptionnel.

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: pierre des champs

Bâtiments secondaires : comprend une remise à l'arrière

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale neuve (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en bon état

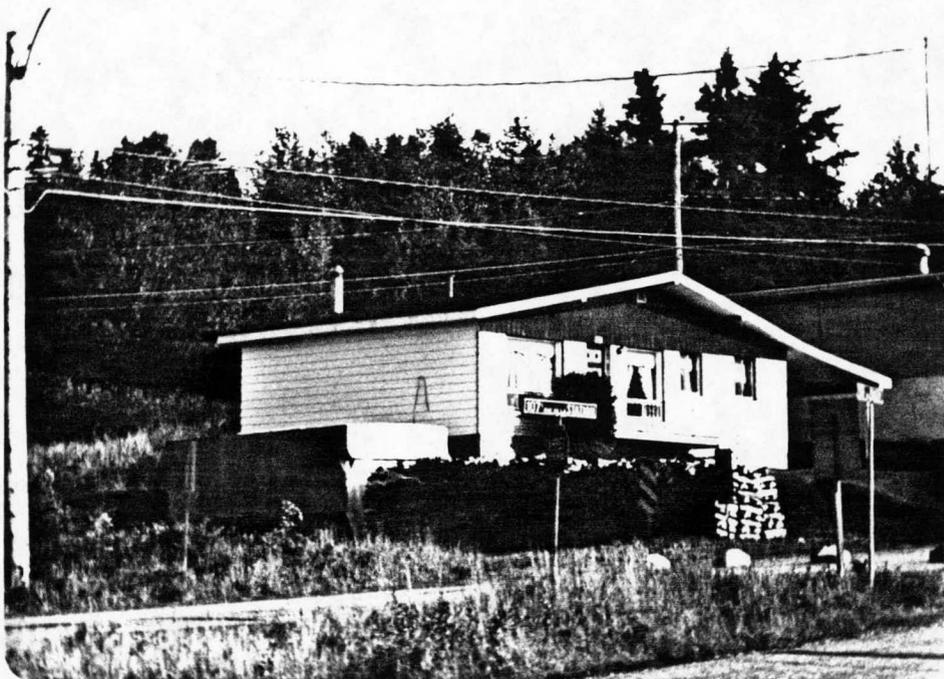
État didactique : --

Caractéristiques architecturales: déclin de bois rustique

Bâtiments secondaires : --

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en bon état

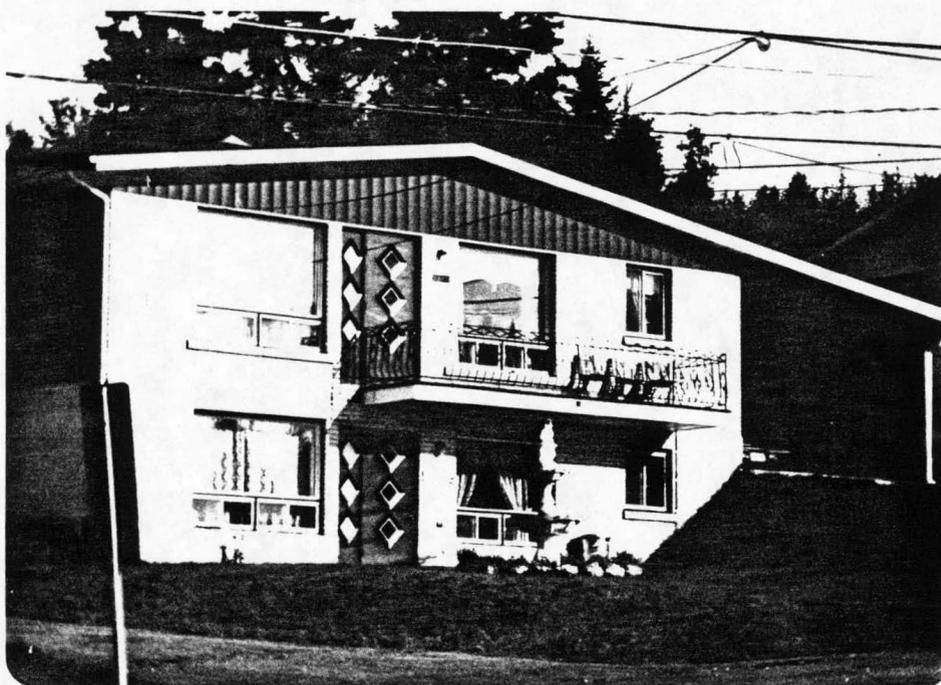
État didactique : --

Caractéristiques architecturales: brique et déclin

Bâtiments secondaires : garage temporaire en bois

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison bifamiliale (2 étages)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en bon état

État didactique : --

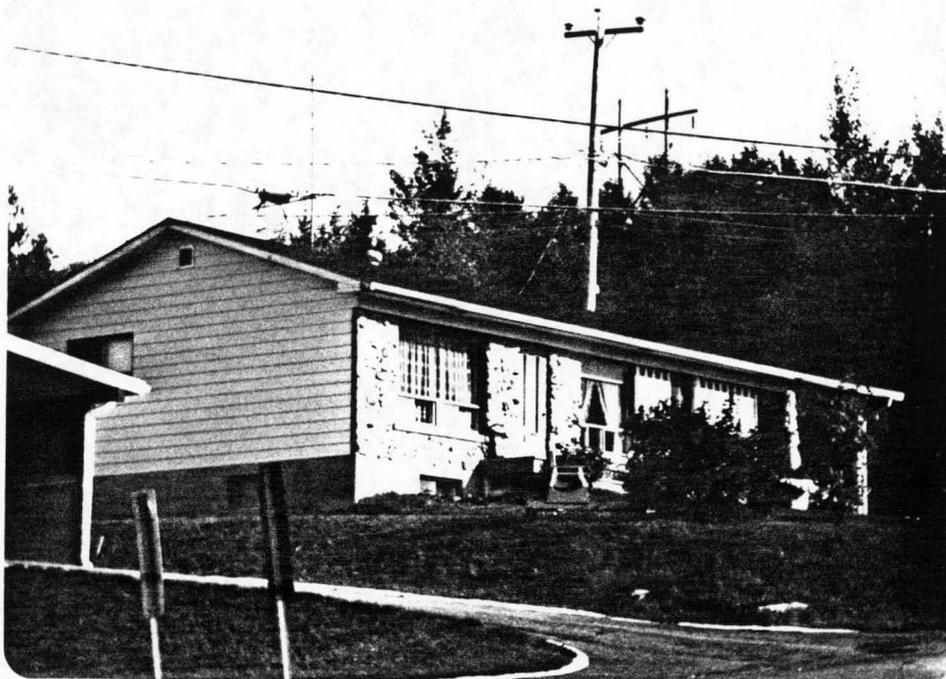
Caractéristiques architecturales: brique et pierre

Bâtiments secondaires : abri pour auto et remise à l'arrière

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

- État physique : bâtiment nécessitant des réparations mineures

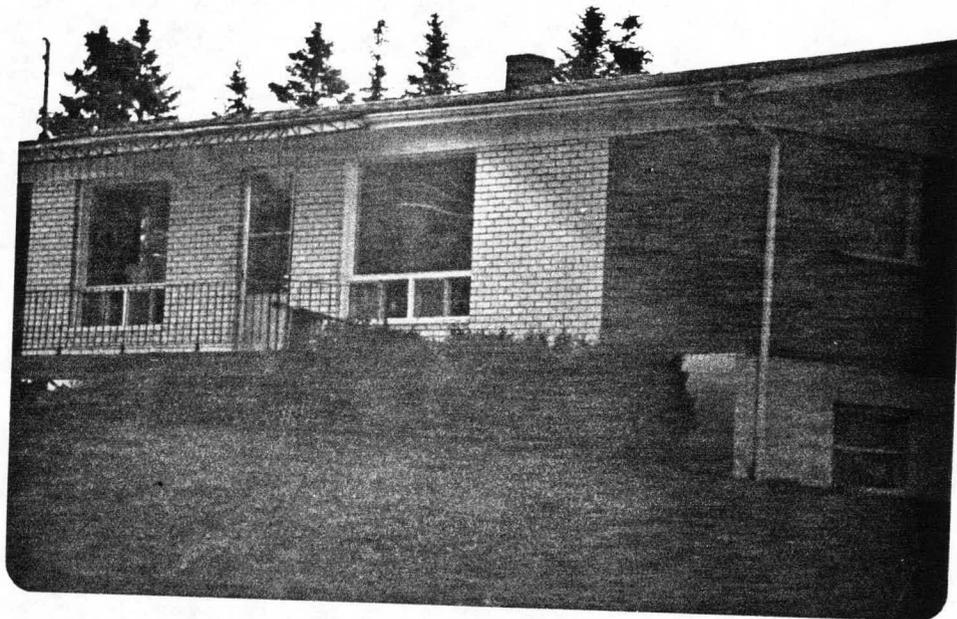
État didactique : --

Caractéristiques architecturales: pierre et brique; déclin

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: brique (deux couleurs)

Bâtiments secondaires : une remise en bois

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet) abandonnée



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: faible - chalet d'esprit "boom town"

Valeur extrinsèque: faible

État physique : très délabré - très probablement construit avec
une structure faible - difficilement déplaçable

État didactique : médiocre

Caractéristiques architecturales: papier imitation de pierre

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: moyen

Valeur intrinsèque: moyenne

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : réparations majeures à faire - délabrée

État didactique : moyen

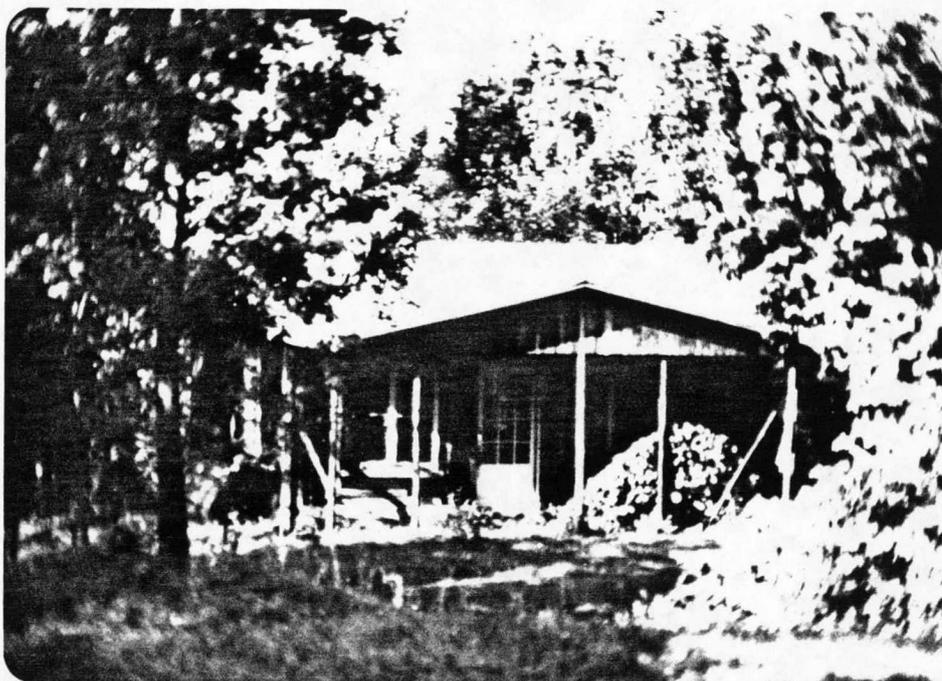
Caractéristiques architecturales: déclin de bois

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : très mauvais état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: papier de construction et
planches verticales

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en très mauvais état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: bardeau d'amiante et planches verticales

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : en très mauvais état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: bardeau d'amiante

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nuî

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : en très mauvais état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: papier de construction

Bâtiments secondaires : une remise également en très mauvaise état

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Résidence secondaire (chalet)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : en très mauvais état

État didactique : --

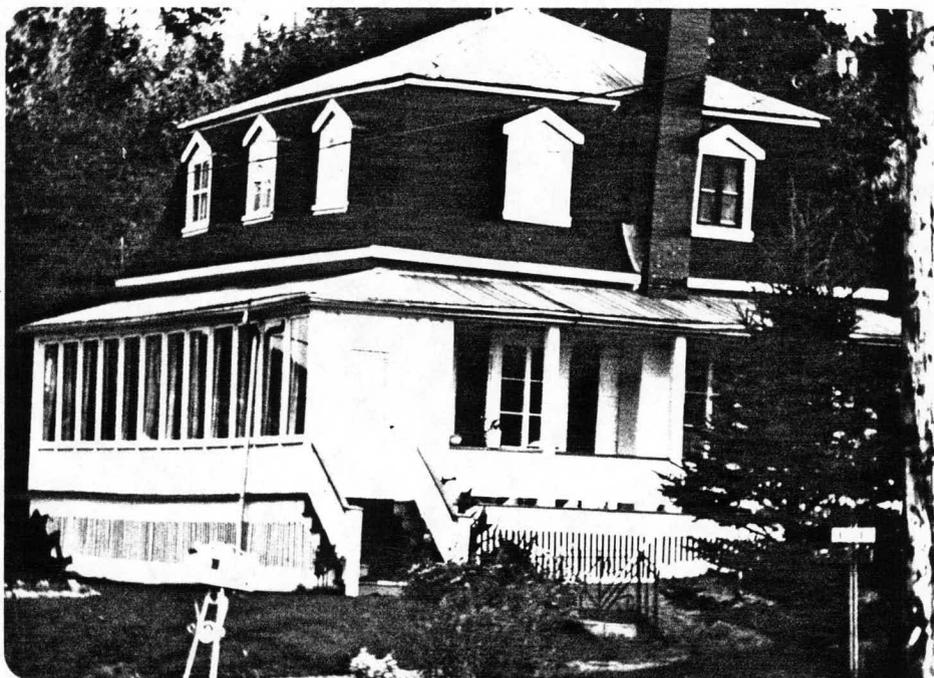
Caractéristiques architecturales: papier imitation de brique et papier de construction

Bâtiments secondaires : un abri à bois et une petite remise

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (2 étages)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: supérieur

Valeur intrinsèque: supérieure

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : réparations relativement importantes à faire

État didactique : bon

Caractéristiques architecturales: bardeau de bois - toit Mansart
à 4 versants - galerie couverte
- pourtour vitrée en partie
- modifications mineures

Bâtiments secondaires :

 FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 1/2 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: exceptionnel

Valeur intrinsèque: exceptionnelle

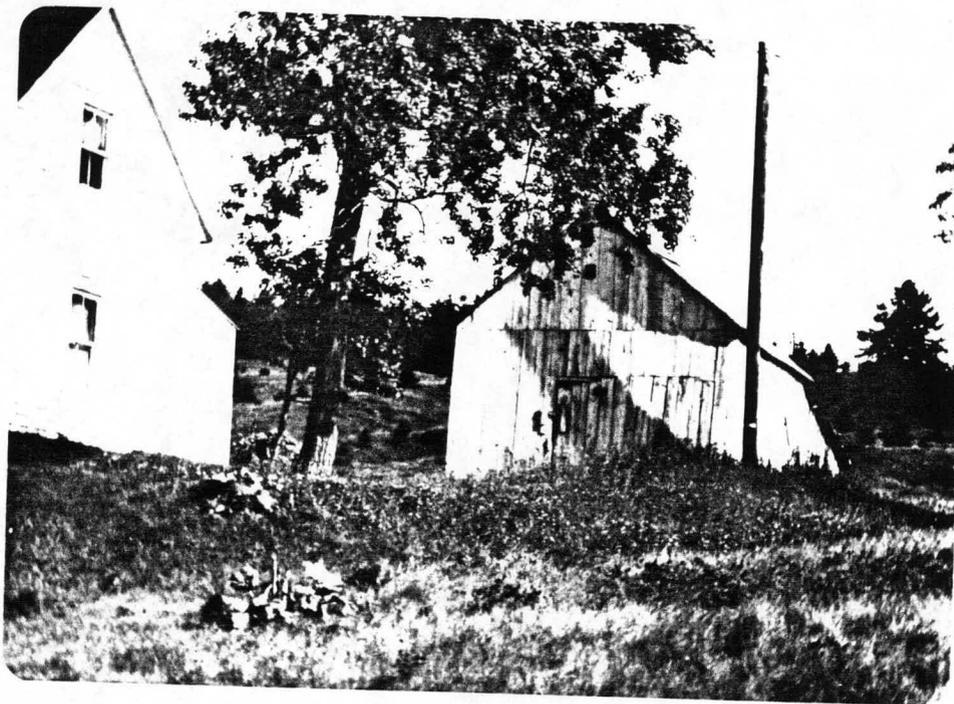
Valeur extrinsèque: bonne

État physique : relativement en bon état

État didactique : de supérieur à exceptionnel

Caractéristiques architecturales: d'esprit québécois - déclin d'enbrèvement (bardeau pour cuisine d'été) - cuisine d'été postérieure mais superbement intégrée - toit à 2 versants à coyaux - galerie couverte; pourtournante - modifications peu perceptibles.

Bâtiments secondaires : une remise en bois (plus ou moins en bon état)



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 1/2 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : bon état; réparations mineures à la toiture

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: "color lock"

Bâtiments secondaires : une remise située à l'arrière

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



EVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: brique

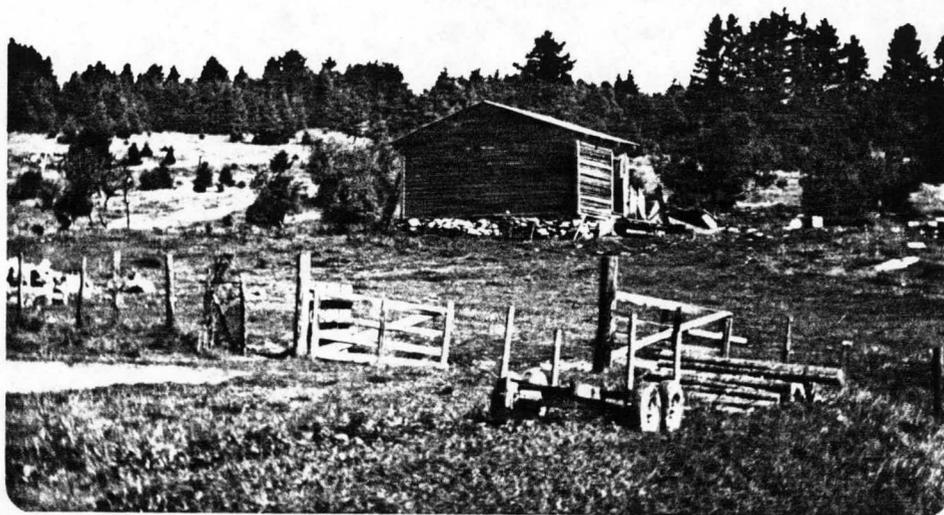
Bâtiments secondaires : un garage situé à l'arrière



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Remise



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: faible

Valeur intrinsèque: faible

Valeur extrinsèque: supérieure (sa valeur se situe surtout en fonction du paysage)

État physique : très mauvais état

État didactique : faible

Caractéristiques architecturales: déclin de bois - toit à 2 versants
à pente peu accentuée

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (2 étages) avec corniches



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: supérieur

Valeur intrinsèque: supérieure

Valeur extrinsèque: supérieure

État physique : très bon état

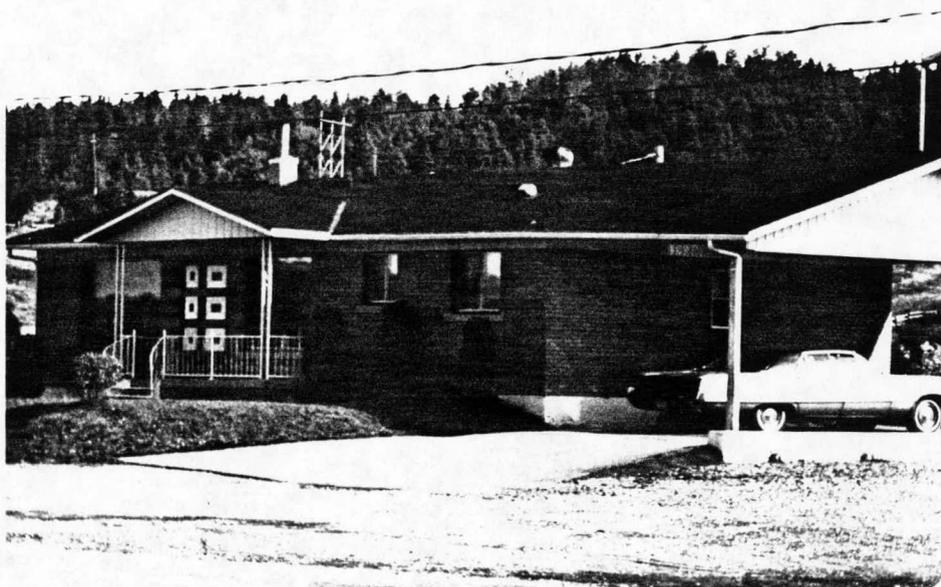
État didactique : bon

Caractéristiques architecturales: bois - d'esprit vernaculaire américain - toit à 2 versants droits
- galerie couverte pourtournante
- nombreuses modifications qui ne nuisent pas trop à la perception de l'ensemble.

Bâtiments secondaires : une grange et un autre bâtiment accessoire (non touchés par le projet)

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nu1

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : bon état

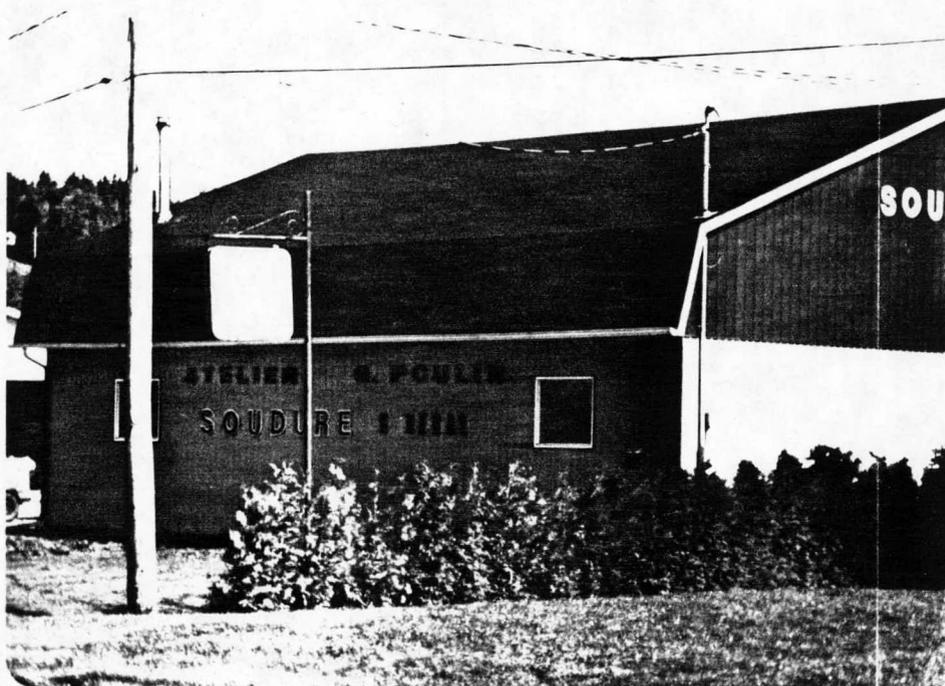
État didactique : --

Caractéristiques architecturales: brique

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Commerce (Atelier de soudure G. Poulin)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : très bon état; bâtiment neuf

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: tôle émaillée

Bâtiments secondaires : un garage et une remise (moins bon état)



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nu1

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : très bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: brique

Bâtiments secondaires : une remise en bon état

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Commerce (Kiosque des Pins: Fruits et Légumes)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : très bon état; bâtiment neuf

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: déclin

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Commerce (Camping relais des Pins)



Remarque: Coupe le terrain de camping sur 1/3 de sa superficie sans toutefois touché au bâtiment principal; expropriation nécessaire.

ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: moyen

Valeur intrinsèque: supérieure

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : bon état

État didactique : faible

Caractéristiques architecturales: d'esprit québécois - crépi taloché
- très nombreuses modifications
pas très heureuses dans leur rendu

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: déclin de "masonite"

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Commerce (Cordonnerie Boutique Roy Enr.)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul (en tant que bâtiment et non en tant que fonction)

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

- État physique : bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: tôle émaillée

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Bâtiment mixte (1 logement + 1 commerce (Pâtisserie Poulin Inc.))



Remarque: comprend un entrepôt et des bureaux

ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nu1

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : nécessite des réparations relativement importantes (toiture...)

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: tôle émaillée

Bâtiments secondaires :

 FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Ensemble agricole (maison de ferme + bâtiments)



Remarque: affecte deux des bâtiments secondaires (grange et garage) sans toutefois toucher au bâtiment principal; remblai très important créant un impact visuel important.

ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: supérieur

Valeur intrinsèque: exceptionnelle

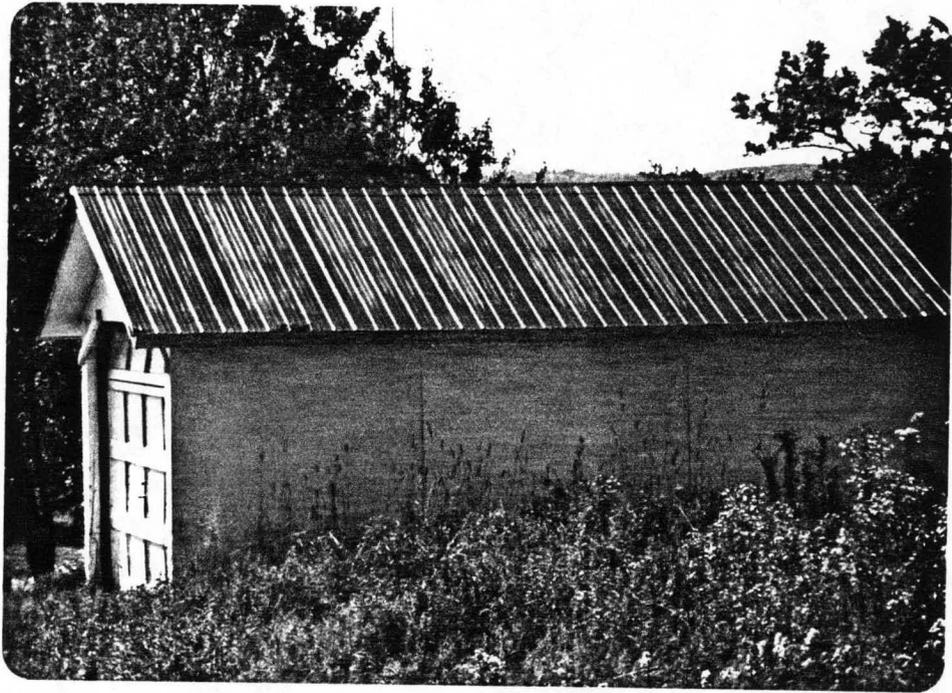
Valeur extrinsèque: supérieure

État physique : bon état

État didactique : supérieur

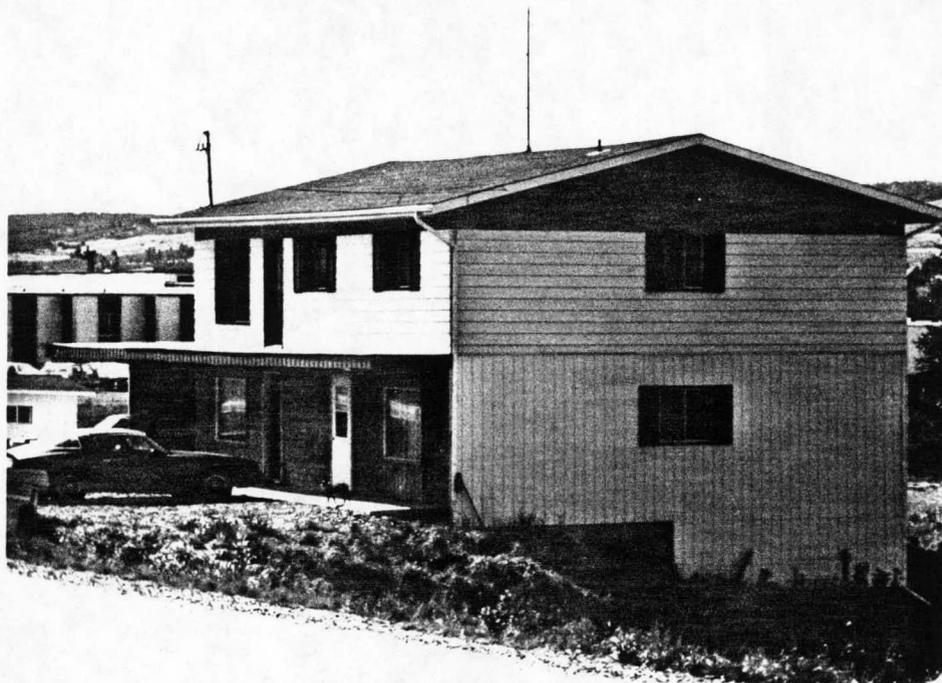
Caractéristiques architecturales: bois - d'esprit vernaculaire américain - 2 corps - toit à 4 versants - galerie couverte pourtournante - modifications mineures - la valeur de la petite grange-étable reste élevée - celle du garage est faible

Bâtiments secondaires : Trois (3) bâtiments



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison bifamiliale (2 étages (2 logements))



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: déclin et bardeau de bois de
cèdre en façade

Bâtiments secondaires :

FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Station relais (poste radio)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: faible

État physique : bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: brique

Bâtiments secondaires :

 FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Maison unifamiliale (1 1/2 étage) et un commerce d'antiquité



Remarque: impossible de la déplacer dû à la présence de la rivière immédiatement en arrière de la maison

ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

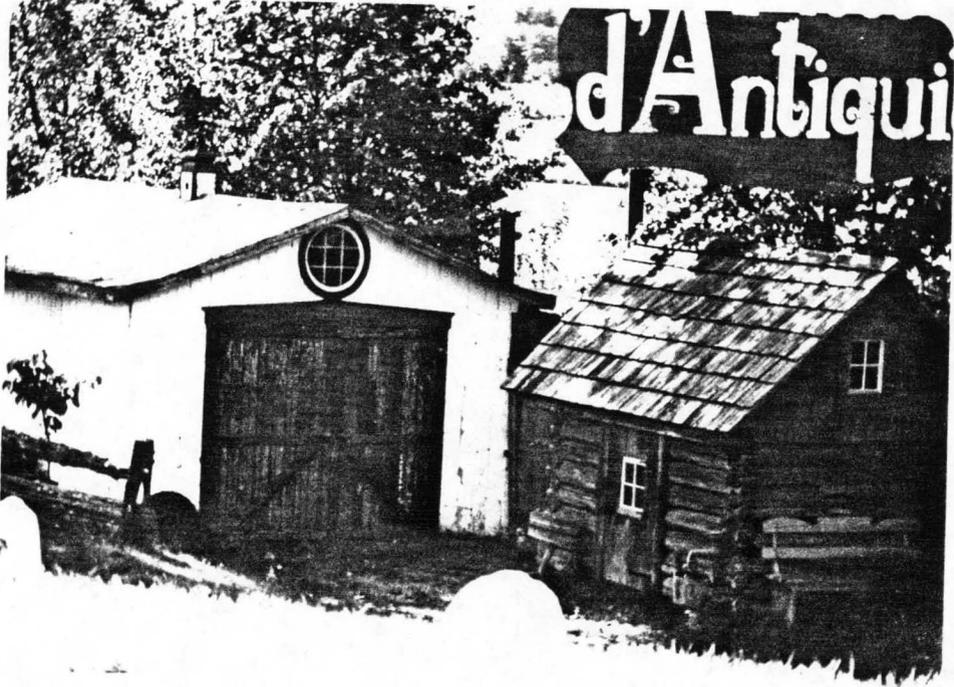
Valeur extrinsèque: supérieure

- État physique : très bon état

État didactique : --

Caractéristiques architecturales: copie d'architecture ancienne: pierre des champs et stuc

Bâtiments secondaires : une remise et un garage en bois



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Ensemble agricole (1 résidence de ferme et 1 bâtiment)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: intéressante

État physique : en bon état

État didactique : --

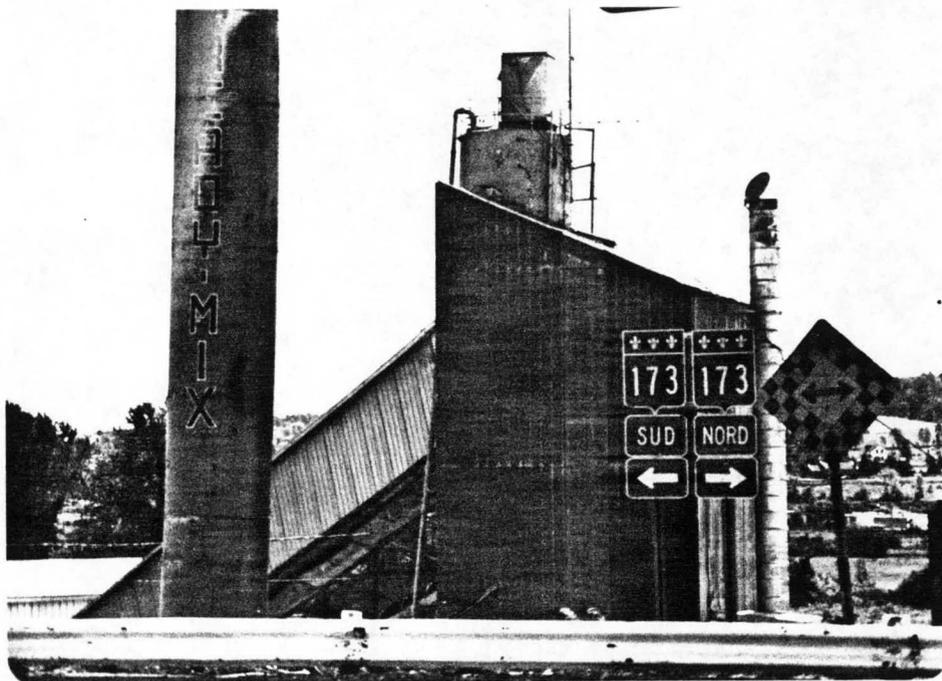
Caractéristiques architecturales: planches de bois et maçonite

Bâtiments secondaires : deux (2) bâtiments sans valeur particulière, dont un (1) en ruine

 FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉS

IDENTIFICATION

Description: Industrie (Compagnie de ciment à Saint-Georges)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

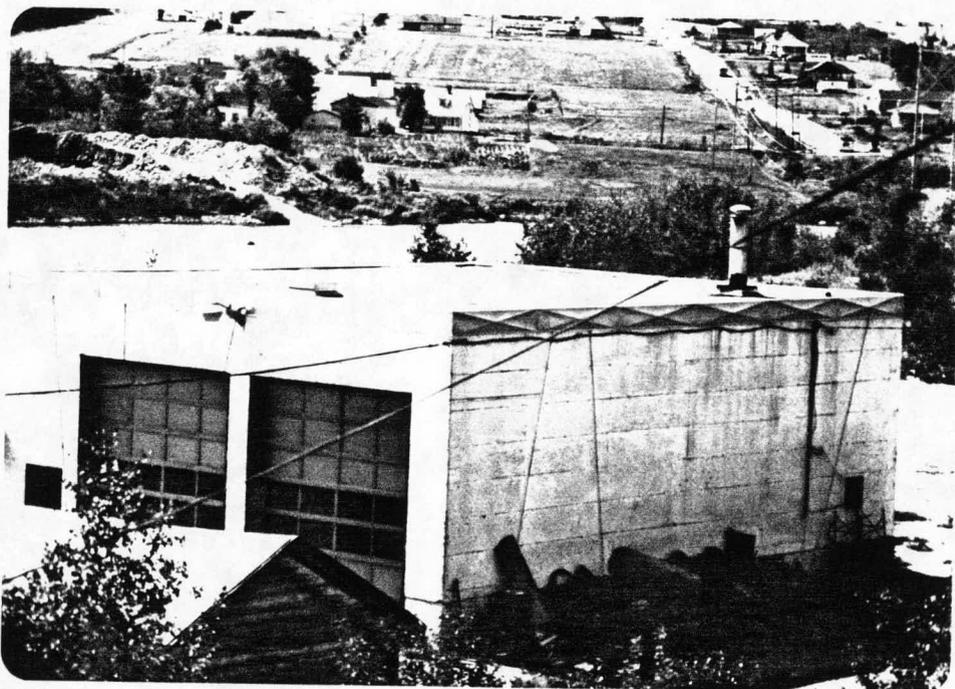
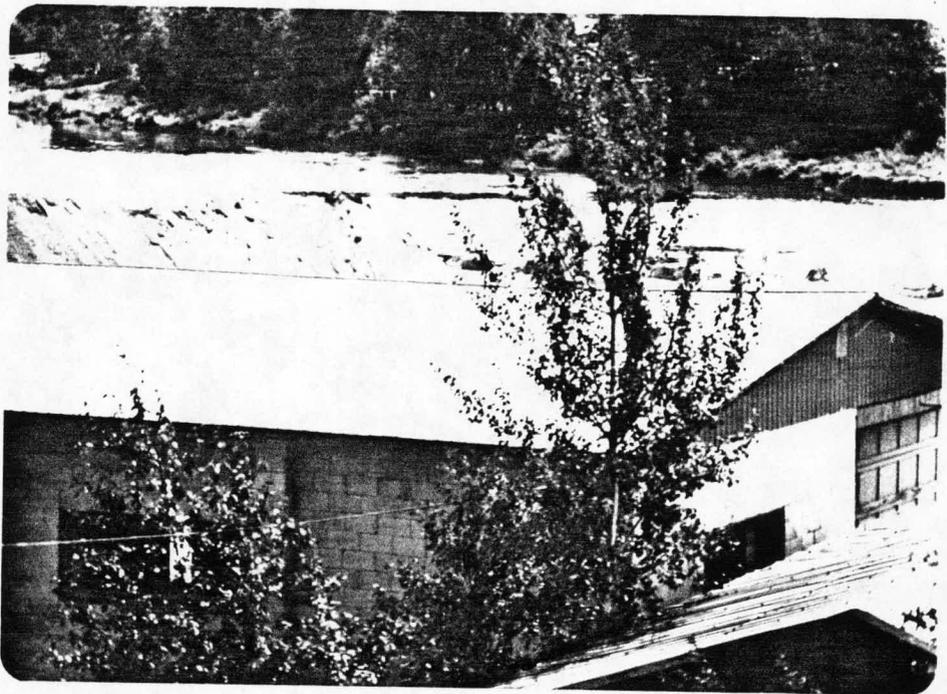
Valeur extrinsèque: --

État physique : --

État didactique : --

Caractéristiques architecturales:

Bâtiments secondaires : Deux (2) garages touchés (en bloc de béton)



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Maison de ferme



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: supérieur

Valeur intrinsèque: supérieure

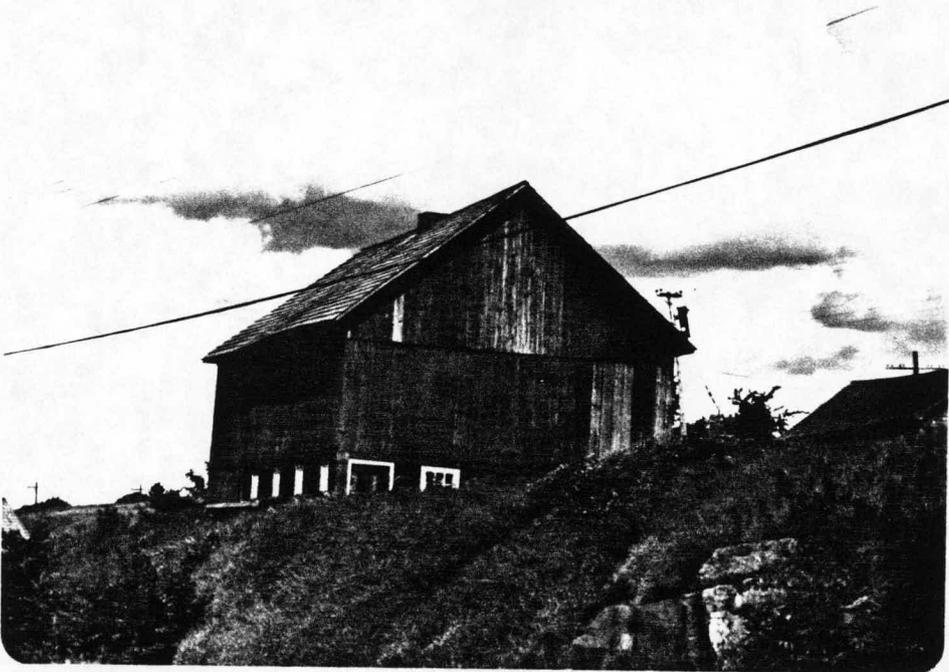
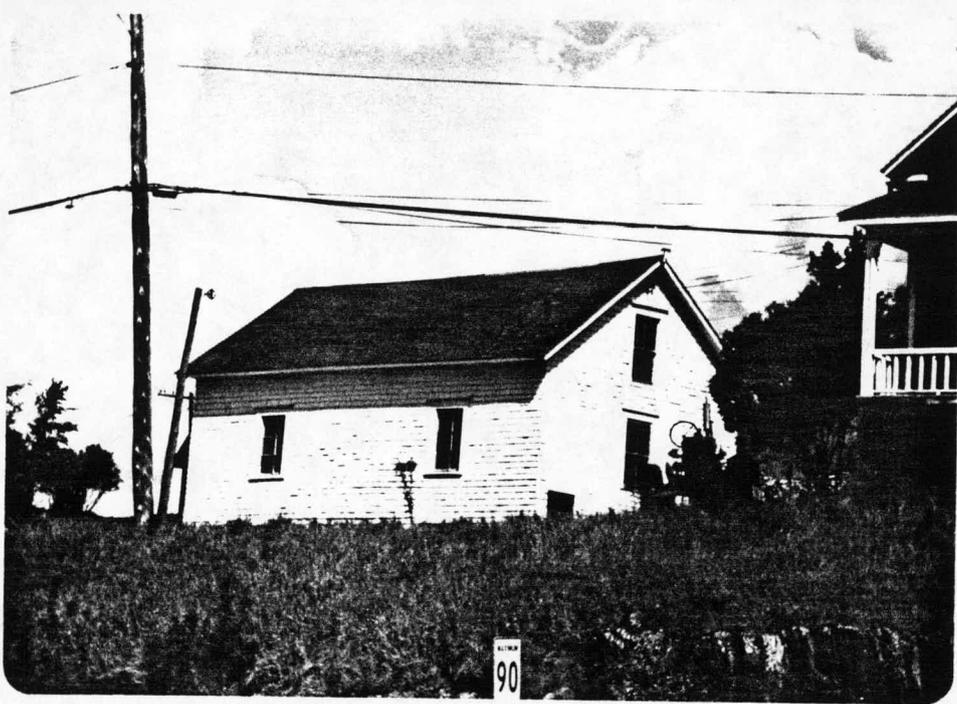
Valeur extrinsèque: exceptionnelle

État physique : bon, réparations mineures

État didactique : supérieur

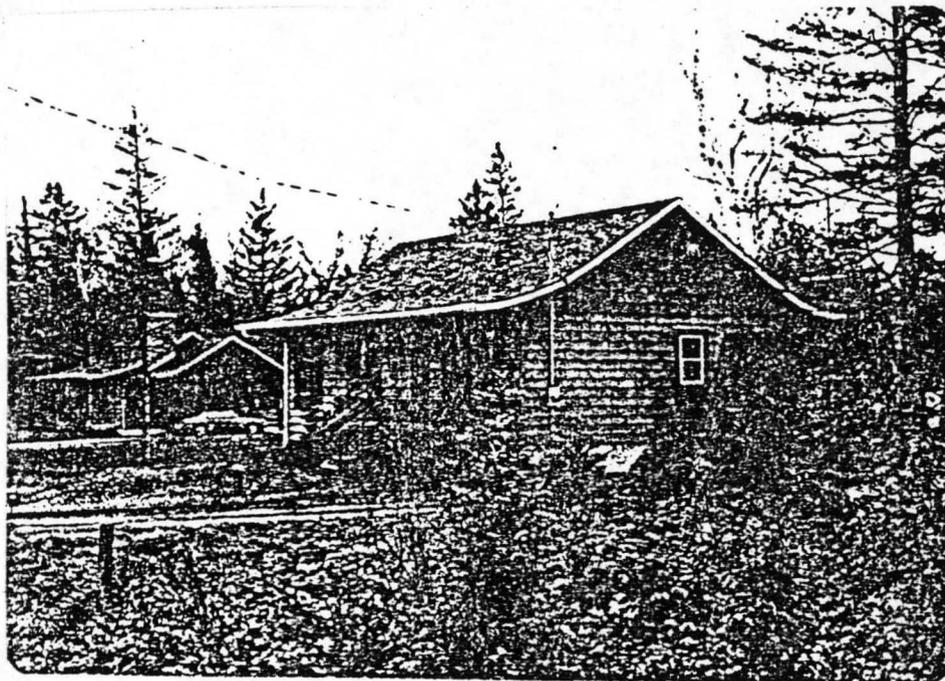
Caractéristiques architecturales: d'esprit vernaculaire américain
- papier imitation de briques
- toit à 2 versants droits - galerie
couverte pourtournante

Bâtiments secondaires : très intéressant - trois (3)
bâtiments



FICHE D'INVENTAIRE DES BÂTIMENTS EXPROPRIÉSIDENTIFICATION

Description: Deux (2) maisons unifamiliales (1 étage)



ÉVALUATION DU QUOTIENT PATRIMONIAL: nul

Valeur intrinsèque: --

Valeur extrinsèque: bonne

État physique : neuf

État didactique : --

Caractéristiques architecturales:

Bâtiments secondaires :

Annexe C

PRODUCTEURS AGRICOLES AFFECTÉS PAR LE PROJET ENTRE BEAUCEVILLE ET NOTRE-DAME-DES-PINS

Noms	Nos de lots	Type de production	Utilisation	Location de terrain
1- Marcel Poulin Beauceville (voir fiche 1)	137 et 143	Érablière publique	Boisé	Non
2- René Mercier Rang St-Charles Beauceville (voir fiche 2)	172 et 178	20 animaux à boeuf	Culture, pâturage et boisé	Loue le lot 175 et de Rolland Veilleux pour pâturage
3- Réal Poulin Route 173 Notre-Dame- des-Pins (voir fiche 3)	241-242-247-248	60 animaux à boeuf	Culture, pâturage et boisé	Non
4- Charles-Auguste Rodrigue Route 173 Notre-Dame- des-Pins (voir fiche 4)	249	15 animaux à boeuf	Culture et boisé	Non

Source : Fédération de l'UPA de la Beauce, 1982

PRODUCTEUR AGRICOLE - FICHE 1

NOM DU PROPRIÉTAIRE: Marcel Poulin

ADRESSE : 129^e rue

PROPRIÉTÉ (LOTS) : 137 et 143

Exploitation : - Érablière de 2 000 entailles sur tube
- Cabane à sucre pouvant contenir 300 personnes
- Production de 15 barils de sirop en 1981

Remarque : M. Poulin possède également une plantation de 10 000 épinettes sur ses terres.

PRODUCTEUR AGRICOLE - FICHE 2

NOM DU PROPRIÉTAIRE: René Mercier

ADRESSE : Rang St-Charles

PROPRIÉTÉ (LOTS) : 178

Exploitation : 20 animaux à boeuf

Remarque : M. Mercier habite en face du lot 178, de l'autre côté du rang St-Charles

Source : Roche Ass., 1982

PRODUCTEUR AGRICOLE - FICHE 3

NOM DU PROPRIÉTAIRE: Réal Poulin

ADRESSE : Rte 173

PROPRIÉTÉ (LOTS) : 241-242-247-248

Exploitation : 95 bêtes à cornes dont 3/4 pour la reproduction

Remarque : M. Poulin possède aussi des terres du côté ouest de la route 173 et fait traverser ses animaux 2 fois à l'automne. En période des foins, M. Poulin emprunte et traverse régulièrement la route 173 avec sa machinerie agricole.

PRODUCTEUR AGRICOLE - FICHE 4

NOM DU PROPRIÉTAIRE: Charles-Auguste Rodrigue

ADRESSE : Rte 173

PROPRIÉTÉ (LOTS) : 249

Exploitation : 15 animaux à boeuf

Remarque : M. Rodrigue fait traverser ses animaux, sur ses terres du côté ouest de la route 173, deux fois par année à l'automne.

Source : Roche Ass., 1982

Annexe D

AFFECTATION DES TERRES DANS LE SECTEUR A L'ÉTUDE ENTRE NOTRE-DAME-DES-PINS ET SAINT-GEORGES

PROPRIÉTAIRE	NUMERO DE LOT	PRODUCTEUR AGRICOLE	TERRE LOUÉE	ANIMAUX	TRAVERSE D'ANIMAUX	UTILISATION DU SOL		AUTOROUTE
						ROUTE 173 EST	ROUTE 173 OUEST	
1. Léopold Bourque	265-270	Oui	Non	40 animaux à boeuf	Oui une fois à l'automne	Pâturage et friche	Foin	Pâturage, culture, boisé
2. Charles-A. Roy	267	Non	Non	Non	Non			Boisé
3. Jean-Guy Morin	271-P272-273	Non	Non	Non	Non	Friche	Friche	Friche, culture, boisé
4. Henri-Noël Veilleux	P272 à l'ouest de la 173	Non	Non	Non	Non	-	Tourbe	
5. Yves Paquet	274-276-277-280-281	Non	Non	Non	Non	Friche	Friche	Boisé
6. Athénaïs Doyon	P283-P284	Non	Non	Non	Non	Friche	Foin	Boisé
7. Jean Morin	P283-P284-285-286	Non	Non	Non	Non	Foin et friche	Foin	Boisé
8. Gonzague Poulin	287-288	Non	Non	Non	Non	Friche	Foin	Friche, boisé
9. Jean-Louis Poulin	189-291	Non	Non	Non	Non	Friche	Foin	Boisé
10. Denise Loubier Caron	292	Non	Non	Non	Non	Friche	Camping	Boisé
11. René Poulin	442-443-446-P450	Non	Peut-être	?	Non	-	-	Culture, friche, boisé
12. Eugène Bisson	P447	Oui	Non	Boeufs		-	-	Culture, friche, boisé

AFFECTATION DES TERRES DANS LE SECTEUR A L'ÉTUDE ENTRE NOTRE-DAME-DES-PINS ET SAINT-GEORGES

PROPRIÉTAIRE	NUMERO DE LOT	PRODUCTEUR AGRICOLE	TERRE LOUÉE	ANIMAUX	TRAVERSE D'ANIMAUX	UTILISATION DU SOL		AUTOROUTE
						ROUTE 173 EST	ROUTE 173 OUEST	
13. Benoît Gilbert et al.	P447	Non	Non	Non	Non	-	-	Boisé et friche
14. Marcel Poulin	448	Non	Peut-être	Non	Non	-	-	Culture, friche, boisé
15. Joseph Poulin	449	Non	Non	Non	Non	-	-	Culture, friche, boisé
16. J.L. Loubier	P450-451	Non	Non	Non	Non	-	-	Culture, friche, boisé
17. André Rodrigue	452-453	Oui	Non	Producteur laitier	Non	-	-	Culture, friche, boisé
18. Luc Poulin	526-526A	Non	Non	Non	Non	Friche (foin sur l'île)	Friche	
19. Edmond Bolduc	528	Non	Non	Non	Non	Vieux foin	Friche	
20. Maison de Lionel Doyon	P529	-	-	-	-	-	-	
21. Garçon d'Albert Quirion	P529	Non	Non	Non	Non	Friche (foin sur l'île)	Friche	
22. Beauce Express	P530	Non	Non	Non	Non	-	-	
23. Léo et Euclide Pommerleau	P530	-	-	-	-	-	-	
24. Laurent Roy	P530-531	Non	oui à Gilles Roy		Non	Non	Foin	Foin

AFFECTATION DES TERRES DANS LE SECTEUR A L'ÉTUDE ENTRE NOTRE-DAME-DES-PINS ET SAINT-GEORGES

PROPRIÉTAIRE	NUMERO DE LOT	PRODUCTEUR AGRICOLE	TERRE LOUÉE	ANIMAUX	TRAVERSE D'ANIMAUX	UTILISATION DU SOL		
						ROUTE 173 EST	ROUTE 173 OUEST	AUTOROUTE
25. Léopold Poulin	532	Oui	Non	Animaux à boeuf (40)	Oui à l'automne une fois et par un ponceau	Pâturage	Foin	
26. Gilles Roy	533-P536-P537	Oui	Non	Élevage laitier (90)	Non	Pâturage	Poste de radio et foin	
27. Paul-Emile Paquet	535-P536	Oui	Non	Élevage laitier (12) et 25 animaux	Oui tous les jours à l'automne	Pâturage	Foin	
28. Laurian Rancourt	537-539-P542	Oui	Non	Élevage laitier et 40 bovins	Non	Pâturage	Foin	
29. Ernest Gilbert	P542 côté est	Oui	Non	Animaux à boeuf	Non	Pâturage	-	
30. Renaud Gilbert	P545-P546	Non	Non	Non	Non	Tourbe	-	
31. Armand Morin	P545-P546	Non	Oui à Gérard Veilleux	Non	Non	-	-	
32. Gaston Veilleux	547	Oui	Non	Élevage laitier (50)	Non	Pâturage, culture	Friche	Pâturage, culture, boisé
33. Charles-H. Poulin	548	Non	oui à Gaston Veilleux	Non	Non	Friche, foin	Friche	Culture, pâturage, boisé

AFFECTATION DES TERRES DANS LE SECTEUR A L'ÉTUDE ENTRE NOTRE-DAME-DES-PINS ET SAINT-GEORGES

PROPRIÉTAIRE	NUMERO DE LOT	PRODUCTEUR AGRICOLE	TERRE LOUÉE	ANIMAUX	TRAVERSE D'ANIMAUX	UTILISATION DU SOL		AUTOROUTE
						ROUTE 173	EST OUEST	
34. Émile Poulin et al.	549	Non	Non	Non	Non	-	Friche	Pâturage, friche
35. Laurent Roy	P848	Non	Oui à Gilles Roy	Non	Non	-	-	Boisé et culture
36. Irenée Champagne	P848	Non	Non	Non	Non	-	-	Emplacement à vendre friche et boisé
37. Laurian Rancourt	851	Oui	Non	Producteur laitier et 40 bovins	Non	-	-	Boisé
38. Gilles Roy	849-852-853-854	Oui	Non	Producteur laitier (90)	Non	-	-	Boisé et culture
39. Léopold Poulin	847-850-855	Oui	Non	Animaux à boeuf (40)	Non	-	-	Boisé et culture
40. Mme Gaston Caron	P858	Non	Non	Non	Non	-	-	Friche et boisé
41. Armand Poulin	856-857-P858	Non	Oui à Léandre Leclerc	Non	Non	-	-	Culture, friche, boisé

Source: Service de l'environnement, 1981. Ministère des Transports. Etude des impacts agricoles, Autoroute 73-Sud et réaménagement de la route 173, Notre-Dame-des-Pins au raccordement de St-Georges, M.T.Q.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e
QUÉBEC, QUÉBEC
G1K 5Z1

Annexe E

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
1. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'extrémité ouest d'une plantation appartenant à Marcel Poulin, située sur les lots 137 et 143 (annexe A). ● Superficie affectée minime par rapport à la superficie totale de la plantation. 	Aucune	Mineur
2. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'accès entre une érablière en exploitation et sa cabane à sucre localisées sur le lot 137 près de la ligne de transport d'énergie et appartenant à M. Marcel Poulin (système par tube) (annexe C-1, fiche 1). ● Perte de revenu pour le propriétaire (Marcel Poulin), opérant la cabane à des fins commerciales. 	<p>Relocalisation de la cabane à sucre à proximité de l'érablière et construction d'une voie d'accès entre l'érablière et la cabane, depuis les voies de desserte ou encore passer le système tubulaire sous l'autoroute.</p>	Mineur
3. Visuel fort	ÉCHANGEUR DE BEAUCEVILLE-EST	<p>Renaturalisation des remblais et déblais</p> <p>Scarification des segments de route résiduels et réaménagement.</p> <p>Anénagements d'écrans visuels entre les zones résidentielles existantes et l'échangeur.</p>	Mineur
4. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de 4 maisons unifamiliales et 1 maison bifamiliale relativement neuves (annexe B, fiches 1 à 5). 	Aucune	Moyen

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
5. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Quotient patrimonial nul. ● Non relocalisable sur place. ● Expropriation d'une maison unifamiliale relativement neuve (annexe B, fiche 6). ● Quotient patrimonial nul. ● Non relocalisable sur place. 	Aucune	Moyen
6. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de 7 résidences secondaires et deux bâtiments annexes, en très mauvais état (annexe B, fiche 7 à 13). ● Non relocalisable sur place. 	Aucune	Mineur
7. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe les extrémités ouest et sud d'une érablière non-exploitée (lot 164, Gérard Giroux, Uxor et Dame Françoise Rodrigue Turcotte; lot 165, Lauréat H. Veilleux; et lot 172, Robert Mercier, Henri-Louis Poulin, Marc-Yvon Poulin et Claude Poulin). ● La superficie affectée (3,6 ha) correspond au tiers de la superficie de l'érablière. 	Aucune	Moyen
8. Visuel moyen	<p data-bbox="485 1289 1251 1321">DE L'ÉCHANGEUR DE BEAUCE-EST A L'ÉCHANGEUR BERNARD</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais-déblais importants (impact négatif moyen). ● Perception d'une ligne de transport d'énergie par l'utilisateur de la nouvelle voie rapide (impact négatif faible). 	Renaturalisation des remblais et déblais.	Négatif mineur

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
	<ul style="list-style-type: none"> ● Perceptibilité de la vallée de la rivière Chaudière pour les usagers de l'autoroute (impact positif moyen). ● Perceptibilité d'une infrastructure routière majeure en milieu rural (riverains du rang Saint-Charles) (impact négatif moyen). 	Aménager et assurer des percées visuelles sur la vallée de la rivière.	
9. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Scinde en deux un champ de foin appartenant à messieurs Henri-Louis, Marc-Yvon et Claude Poulin (lots 173 et 174). Ces utilisateurs ne sont pas producteurs agricoles. ● Laisse un résidu de terrain important (3,7 ha), mais cependant accessible par la route 173. ● Superficie affectée par l'emprise: 2,0 ha. 	Location du résiduel du champ de foin à un agriculteur situé en bordure de la route 173.	Mineur
10. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Scinde en deux une terre (lot 175) appartenant à M. Roland Veilleux et louée à M. René Mercier, utilisée à des fins de culture et de pâturage amélioré. ● Morcellement et perte d'usage d'environ la moitié du champ. ● Laisse un résidu de terrain relativement important (2,0 ha), non accessible. ● Superficie affectée par l'emprise: 2,3 ha. 	Aucune	Mineur
11. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Scinde en deux une terre (lot 175) louée à M. René Mercier. 	Aucune	Mineur

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	'DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
12. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● M. Mercier a investi du temps et utilisé son équipement pour rendre cette terre plus productive. ● Scinde en deux un champ de foin et de pâ-turage amélioré (lot 178), appartenant à M. René Mercier (annexe C-2, fiche 2). M. Mercier est producteur agricole mais ne possède que 20 animaux à boeuf. ● Superficie affectée par l'emprise de l'au-toroute: 1,0 ha. ● Laisse un résidu de terrain de l'ordre de 2,0 ha. ● Perte d'usage du tiers du champ en culture. ● Ce dernier loue le lot 175 qui est également affecté par l'emprise. ● Les terres de M. Mercier se continuent tou-tefois à l'est du chemin du rang Saint-Charles. 	Aucune	Moyen
13. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse une plantation située sur les lots 180 et 181, appartenant à M. Louis Poulin (annexe A). ● Perte quasi totale de la plantation. ● Superficie affectée par l'emprise de l'autoroute et celle du résidu de terrain, correspondent aux trois quarts de la plan-tation. 	Aucune	Mineur

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
14. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse une plantation située sur le lot 196, appartenant à Claude Quirion (annexe A). ● Superficie affectée par l'emprise et celle du résidu de terrain correspondent à environ le tiers de la plantation. ● Terre en friche sur le lot adjacent appartenant au même propriétaire. 	Aucune	Mineur
15. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse un lot (198) sous aménagement sylvicole ou susceptible de l'être (annexe A). 	Aucune	Mineur
16. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse l'extrémité est d'un champ de foin situé sur les lots 241, 242 et 247, propriété de M. Réal Poulin (annexe C-3, fiche 3). M. Poulin est producteur agricole et possède 60 animaux à boeuf. ● Superficie affectée importante (4,5 ha) correspondant à un cinquième de la superficie totale du champ (21,9 ha). ● Aucun résidu de terrain. ● Une partie de ses terres est en friche et boisée. 	Aucune	Moyen
17. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse un lot (250) sous aménagement sylvicole ou susceptible de l'être (annexe A). 	Aucune	Mineur

TABEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
18. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Croise à deux reprises un sentier de ski de fond opéré par la Villa des Pins. Ce sentier d'une longueur de 30 km se rend jusqu'à Saint-Simon-les-Mines. ● Ne se raccorde à aucun autre sentier de ski. 	<p>Prévoir l'installation d'un tuyau sous chacune des chaussées de l'autoroute et modifier le sentier afin que l'aller et le retour se fassent dans le même tuyau. Entre les deux chaussées, installer des clôtures de part et d'autre du sentier.</p>	Mineur
19. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Le réaménagement de la route Bernard affecte l'extrémité ouest d'une terre (lot 447) servant de pâturage permanent appartenant à M. Eugène Bisson. M. Bisson est producteur agricole et demeure à Saint-Simon-les-Mines (annexe D-12). ● Superficie affectée minime (moins du dixième) par rapport à la superficie totale du pâturage (5,0 ha). ● Aucun résidu de terrain. 	Aucune	Mineur
20. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Le réaménagement de la route Bernard et la construction des bretelles d'accès affectent l'extrémité d'un champ de foin (lot 271) appartenant à M. Jean-Guy Morin (annexe D-3). ● Superficie affectée minime (moins du dixième) par rapport à la superficie totale du champ de foin (3,0 ha). ● Aucun résidu de terrain. 	Aucune	Mineur

TABEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
21. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Le réaménagement de la route Bernard et la construction des bretelles d'accès touchent l'extrémité sud-ouest d'une plantation (lot 270) appartenant à M. Léopold Bourque (annexe D-1). ● Superficie affectée minime par rapport à la superficie totale de la plantation. 	Aucune	Mineur
22. Visuel moyen	ÉCHANGEUR BERNARD		Mineur
	<ul style="list-style-type: none"> ● L'échangeur Bernard entraîne des travaux de remblais et déblais très importants (impact négatif moyen). ● Segment de la route Bernard abandonné (impact négatif faible). ● Perceptibilité d'une infrastructure routière majeure dans un milieu rural de qualité passagère intéressante (riverains du rang Saint-Charles, impact négatif fort, trois riverains à moins de 300 m). ● Perceptibilité possible d'une ligne de transport d'énergie (230 kV projet). 	Renaturalisation des remblais.	
		Scarification des segments de route résiduels et réaménagement.	
		Aménagement d'un écran visuel dense entre la nouvelle voie rapide et le segment réaménagé du rang Saint-Charles afin d'y restituer le caractère rural.	
		Une mesure de mitigation prévue dans le projet de ligne consiste à l'aménagement d'un écran visuel en bordure de l'autoroute où la nouvelle ligne de transport d'énergie affectera le champ visuel des usagers de la route.	

TABEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
23. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Le réaménagement de la route Bernard et la construction des bretelles d'accès morcèlent un champ de foin et de pâturage amélioré appartenant à M. Léopold Bourque, situé sur les lots 265 et 270 (annexe D-1). M. Bourque est producteur agricole et possède 40 animaux à boeuf. ● Superficie affectée: 4,0 ha ce qui correspond à 25% de l'ensemble de la terre en culture (16,0 ha). ● Une partie de ses terres est en friche et boisée. 	Aucune	Moyen
24. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse l'extrémité ouest d'un champ de foin (limite du lot) situé sur les lots 452 et 453 appartenant à M. André Rodrigue (annexe D-17). M. André Rodrigue est producteur laitier du rang 3 à Saint-Simon-les-Mines. ● Superficie affectée par l'emprise correspond à environ un dixième de la superficie totale du champ de foin (22,0 ha). 	Aucune	Moyen
25. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Présence à proximité de l'autoroute d'une maison de ferme et de deux bâtiments secondaires (3,0 m). 	<p>Relocaliser plus à l'est entre le boisé adjacent et le rang, afin d'atténuer les effets du bruit.</p> <p>Entretien de la portion du rang Saint-Charles desservant cette habitation.</p>	Moyen

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
26. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● La construction de l'autoroute, de la voie de desserte et le réaménagement du rang Cumberland affectent deux champs de foin (lots 857 et 856) et un champ de foin et de pâturage amélioré (lot 856) appartenant à M. Armand Poulin (annexe D-41). ● Superficie totale affectée par l'emprise: 5,15 ha. ● M. Poulin n'est pas producteur agricole et loue ses terres à M. Léandre Leclerc de Saint-Georges qui possède 15 à 20 animaux à boeuf. 	<p>Prévoir, lors du réaménagement du rang et de la voie de desserte, des accès aux champs.</p>	Moyen
27. Visuel moyen	<p>VIADUC CUMBERLAND</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La construction de ce viaduc entraînera des travaux de remblais-déblais moyennement importants (impact négatif moyen). ● 1,5 km de route existante sera abandonné (impact négatif faible). ● Perceptibilité visuelle sur une carrière pour l'usager de l'autoroute (impact négatif faible). 	<p>Renaturalisation des remblais et déblais.</p> <p>Scarification des segments de route résiduels et réaménagement.</p>	Mineur
28. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse l'extrémité est d'un champ de foin (extrémité du lot) situé sur le lot 854, propriété de M. Gilles Roy (annexe D-38). M. Roy est producteur agricole et possède 90 vaches laitières. 	Aucune	Mineur

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
	<ul style="list-style-type: none"> ● Superficie affectée (2,0 ha) est minime par rapport à l'ensemble de ses champs (39,0 ha). 		
29. Visuel mineur	CUMBERLAND A L'ÉCHANGEUR DU 2e RANG		Nul
	<ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais-déblais peu importants (impact négatif faible). 	Renaturalisation des remblais et déblais.	
30. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Boisé (12,2 ha) est rendu inaccessible dû au passage de l'autoroute (lots 897, 850 et 849). 	Vérifier la possibilité de vendre ces résidus de lots boisés aux propriétaires de lots 863-B-C-D-E-F.	Mineur
31. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse un lot (849) sous aménagement sylvicole ou susceptible de l'être. 	Aucune	Mineur
32. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse une terre (lot 848) appartenant à M. Laurent Roy et louée à M. Gilles Roy, utilisée à des fins de culture. ● Superficie affectée par l'emprise: 1,6 ha. ● Perte de revenu locatif pour M. Laurent Roy, propriétaire du lot (annexe D-35). ● Les champs de foin restants de part et d'autre de l'autoroute sont toutefois accessibles par le chemin du 2e rang. 	Aucune	Mineur
33. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse une terre louée (lot 848) à M. Gilles Roy. M. Gilles Roy investit son temps et son équipement pour rendre cette terre plus productive. 	Aucune	Mineur

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
	<ul style="list-style-type: none"> ● Sa terre du lot 854 est aussi affectée par le passage de l'autoroute, cependant la superficie est minime par rapport à l'ensemble de ses terres. 		
34. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de deux maisons unifamiliales neuves en bordure du chemin du 2e rang (annexe B, fiche 34). ● Non relocalisables sur place. 	Aucune	Moyen
35. Visuel mineur	<p>ÉCHANGEUR DU 2e RANG</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais-déblais moyens (impact négatif faible). ● 400 m de route seront abandonnés (2e rang) (impact négatif faible). ● Perceptibilité visuelle d'une carrière pour l'usager de la voie rapide (impact négatif faible). ● Perceptibilité d'une ligne de transport d'énergie (impact négatif faible). 	Renaturalisation des remblais et déblais.	Nul
		Scarification des segments de route résiduels.	
		Aménagement d'écrans visuels.	
36. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Résidu boisé ayant une superficie de 11,4 ha (dont 1,9 ha d'érables). 	Aucune	Mineur
37. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Affecte sur toute sa longueur un champ appartenant à M. Charles-H. Poulin (lot 548) et loué à M. Gaston Veilleux, utilisé à des fins de pâturage permanent. Affecte également le lot 549 appartenant à M. Emile Poulin et loué très occasionnellement à M. Veilleux, utilisé comme pâturage. 	Aucune	Mineur

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
38. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Laisse un résidu de terrain important (10,3 ha), non accessible. ● Superficie affectée par l'emprise: 9,6 ha. ● Affecte deux terres louées (dont une très occasionnellement) à M. Gaston Veilleux (lots 548 et 549). M. Veilleux utilise toutefois ces terres pour faire du pâturage naturel. M. Veilleux est producteur agricole et possède 50 vaches laitières. ● Une source d'eau localisée sur le lot 549 sera touchée. Le bétail ne pourra plus s'y alimenter (non accessible). 	Aucune	Moyen
39. Majeur	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'un ensemble agricole (lot 549) comprenant une maison et trois bâtiments de ferme (annexe B, fiche 33). Cet ensemble offre un quotient patrimonial supérieur (annexe E-26). ● Non relocalisable sur place, en raison de la présence d'une voie ferrée en arrière de la maison et du non-accès. 	Aucune	Majeur
40. Visuel moyen	<p>DE L'ÉCHANGEUR DU 2e RANG A L'ÉCHANGEUR DE SAINT-GEORGES</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais-déblais peu importants (impact négatif faible). ● Perception d'une infrastructure majeure dans une zone résidentielle et par les usagers et riverains de la route 173 (impact négatif faible, 5 à 10 riverains à moins de 300 m). 	Renaturalisation des remblais et déblais.	Mineur
		Prévoir l'aménagement d'écrans visuels à moyen terme entre la nouvelle voie rapide et la zone résidentielle au nord de Saint-Georges si le développement résidentiel amorcé s'y poursuit.	

TABLEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
	<ul style="list-style-type: none"> ● Perceptibilité de la vallée de la rivière Chaudière (impact positif moyen). 	Aménager et assurer des percées visuelles sur la vallée de la rivière Chaudière.	
41. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● La bretelle d'entrée de l'autoroute coupe l'accès à une résidence et quelques bâtiments annexes. 	Aucune	Moyen
42. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de deux bâtiments annexes. ● Non relocalisable sur place. 	Aucune	Mineur
43. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'une entreprise de ciment (3 bâtiments) située en bordure de la rivière Chaudière. ● Cette entreprise est à proximité de sa source de matériau d'emprunt car elle drague dans la rivière. ● Non relocalisable sur place donc coût d'exploitation plus élevé. ● Le ministère des Transports en acquérant les terrains jusqu'en bordure de la rivière améliorerait l'environnement de la rivière Chaudière (impact positif pour la rivière). 	Aucune	Moyen

TABEAU 1: IMPACTS PONCTUELS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
44. Visuel moyen	<p>ÉCHANGEUR DE SAINT-GEORGES</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais-déblais importants au niveau de l'intersection du chemin de fer et de la route 173 et sur la basse terrasse de la rivière jusqu'à la jonction avec la route 173 (impact négatif fort). ● Milieu fortement dégradé. ● Intégration faible à la ligne de la rive existante (impact négatif faible). ● Ouverture visuelle sur la rive gauche de la rivière Chaudière et de la ville de Saint-Georges-Ouest pour les usagers de la nouvelle voie rapide (impact positif fort). 	<p>Renaturalisation des remblais et déblais.</p> <p>Réaménager en assurant un nivellement d'intégration aux terrains riverains à l'est de la voie rapide.</p> <p>Renaturalisation des zones dégradées et expropriées par le ministère des Transports. Aménagement d'écrans visuels entre la nouvelle voie rapide et les zones résiduelles dégradées affectant le champ visuel des usagers de la nouvelle route.</p> <p>Aménager une séquence de percées visuelles sur la rive gauche de la rivière Chaudière.</p>	Positif moyen

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
1. Visuel moyen	<p>VIADUC, 95e RUE (FRASER)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais et déblais peu importants (impact négatif faible). ● 850 m de route existante abandonnés (impact négatif faible). ● Perceptibilité d'une infrastructure routière majeure à la limite d'un développement résidentiel (impact négatif faible). 	<p>Renaturalisation des remblais et déblais.</p> <p>Scarification des segments de route résiduels et réaménagement.</p>	Mineur
2. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● La construction du viaduc et le réaménagement de la 95e Rue (Fraser) cause l'expropriation de deux maisons unifamiliales neuves et une maison bifamiliale (annexe B, fiches 4, 5 et 6). 	Aucune	Moyen
3. Visuel positif mineur	<p>TRONCON A'A</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais-déblais importants (impact négatif moyen). ● Perceptibilité de la vallée de la rivière Chaudière (impact positif faible). 	<p>Renaturalisation des remblais et déblais.</p> <p>Aménager et assurer des percées visuelles sur la vallée de la rivière Chaudière.</p>	Mineur
4. Visuel majeur	<p>TRONCON AB (MTQ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux de remblais et déblais très importants (impact négatif fort). 	Renaturalisation des remblais et déblais.	Mineur

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
	<ul style="list-style-type: none"> ● Longe une zone résidentielle en milieu rural ouvert (rivière Gilbert) sur une distance de 800 m (10 résidences à moins de 200 m) (impact négatif fort). ● Perceptibilité de la vallée de la rivière Chaudière (impact positif moyen). 	<p>Aménagement d'écrans visuels entre la nouvelle voie rapide et le secteur résidentiel existant.</p> <p>Aménager et assurer des percées visuelles sur la vallée de la rivière Chaudière.</p>	
5. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'extrémité nord d'un champ de foin situé en partie sur les lots 192, 194 et 196 ayant pour propriétaires respectifs: Philippe Veilleux, Alfred Poulin et Claude Quirion. ● Superficie affectée par l'emprise (0,5 ha) est minime par rapport à la superficie totale du champ (8,4 ha). 	Aucune	Mineur
6. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'extrémité nord d'un champ situé sur le lot 198 appartenant à Messieurs Gérard Veilleux et Benoît Gilbert. ● Superficie affectée par l'emprise (0,4 ha) est minime par rapport à la superficie totale du champ (3,5 ha). ● Complique l'accès à des champs en friche qui pourraient éventuellement servir. 	Aucune	Mineur

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
7. Majeur (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse l'extrémité sud de champs en pâturage et en foin et pâturage amélioré situés sur les lots 228, 233, 237, 240, 241 et 242. Les propriétaires concernés sont: Louis A. Dion; Réal Drouin, Roger Pomerleau et Réal Poulin. Parmi ces propriétaires, seul Réal Poulin est considéré comme producteur agricole (annexe C-1, fiche 3). ● Superficie affectée par l'emprise: 7,5 ha. ● Laisse un résidu de terrain très important (18,3 ha), aucunement accessible. 	<p>Construction d'une voie de desserte du côté est d'une longueur de 1,1 km, parallèle à la route 173 réaménagée.</p>	Moyen
7A. Majeur (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Traverse l'extrémité sud de champs en pâturage et en foin et pâturage amélioré situés sur les lots 228, 233, 237, 240, 241, 242 et 247. Les propriétaires concernés sont: Louis A. Dion, Réal Drouin, Roger Pomerleau et Réal Poulin. Parmi ces propriétaires, seul Réal Poulin est considéré comme producteur agricole (annexe C-1, fiche 3). ● Superficie affectée par l'emprise: 4,2 ha. ● Laisse un résidu de terrain très important (18,3 ha) aucunement accessible. 	<p>Construction d'une voie de desserte d'une longueur de 1,1 km, parallèle à la route 173 réaménagée.</p>	Mineur
8. Majeur (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'une maison unifamiliale à deux étages, d'âge relativement ancien, mais dont l'état est encore très bon. ● Quotient patrimonial supérieur (annexe B, fiche 14). ● Non relocalisable sur le site. 	<p>Relocalisation dans un milieu similaire.</p>	Moyen

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
9. Majeur (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'une maison unifamiliale à un étage et demi, relativement ancienne et en bon état. ● Quotient patrimonial exceptionnel (annexe B, fiche 15). ● Non relocalisable sur le site en raison du nonaccès de la route. ● Un garage en bois, en mauvais état, sera également touché. 	Relocalisation dans un milieu similaire.	Majeur
10. Moyen (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de deux maisons unifamiliales assez récentes. ● Quotient patrimonial nul (annexe B, fiches 16 et 17). ● Un garage et une remise seront également touchés. 	Aucune	Moyen
10A. Moyen (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de deux maisons unifamiliales assez récentes. ● Quotient patrimonial nul (annexe B, fiches 16 et 17). ● Non relocalisable sur le site. ● Un garage et une remise seront également touchés. 	Aucune	Moyen
11. Mineur (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'un bâtiment annexe. ● Quotient patrimonial faible (annexe B, fiche 18). 	Aucune	Mineur

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
11A. Mineur (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'un bâtiment annexe. ● Quotient patrimonial faible (annexe B, fiche 18). 	Aucune	Mineur
12. Moyen (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'accès à une résidence située en dehors de l'emprise sur le lot 241 (zone de non-accès). 	Construction d'une voie de desserte parallèle à la route 173 réaménagée.	Mineur
12A. Moyen (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'accès à une résidence située en dehors de l'emprise sur le lot 241 (zone de non-accès). 	Construction d'une voie de desserte parallèle à la route 173 réaménagée.	Mineur
13. Moyen (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'une maison unifamiliale à deux étages, relativement ancienne et en très bon état, et coupe l'accès à une grange. ● Présente un quotient patrimonial supérieur (annexe B, fiche 19). 	Relocalisation en dehors de l'emprise et construction d'une voie de desserte parallèle à la 173 réaménagée.	Mineur
13A. Moyen (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'accès à un ensemble agricole situé en dehors de l'emprise de la route et présentant un quotient patrimonial supérieur (zone de non-accès). ● Légère perte de terrain. 	Construction d'une voie de desserte ou relocalisation.	Mineur
14. Moyen (variante 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation de deux maisons unifamiliales à l'étage, deux commerces neufs et un bâtiment annexe (garage) (annexe B, fiches 20 à 23 inclusivement). 	Aucune	Moyen

TABEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
14A. Moyen (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> Expropriation de deux maisons unifamiliales à 1 étage, deux commerces neufs et un bâtiment annexe (garage) (annexe B, fiches 20 à 23 inclusivement). 	Aucune	Moyen
15A. Moyen (variante 2)	<ul style="list-style-type: none"> Coupe l'accès à la résidence et aux bâtiments de ferme de M. Réal Poulin, situés sur le lot 242. M. Poulin est considéré comme producteur agricole (annexe C-1, fiche 1). 	Construction d'un voie de desserte parallèle à la route 173 réaménagée.	Mineur
16. Visuel majeur (variante 1)	<p>INTERSECTION DE LA ROUTE 173 ET DE LA ROUTE DE RACCORDEMENT A L'AUTOROUTE 73 ÉCHANGEUR AVEC VIADUC</p> <ul style="list-style-type: none"> Travaux de remblais et déblais importants dans un ensemble paysager intéressant et segment de la route 173 abandonné (impact négatif fort). 	<p>Renaturalisation des remblais et déblais.</p> <p>Scarification des segments de route résiduels et réaménagement.</p>	Moyen
16A. Visuel moyen (variante 2)	<p>INTERSECTION DE LA ROUTE 173 ET DE LA ROUTE DE RACCORDEMENT ÉCHANGEUR SANS VIADUC</p> <ul style="list-style-type: none"> Travaux de remblais et déblais dans un ensemble paysager intéressant (impact négatif moyen). Segments de la route 173 abandonnés (impact négatif faible). 	<p>Renaturalisation des remblais et déblais.</p> <p>Scarification des segments de route résiduels et réaménagement.</p>	Mineur

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGUËS

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
17. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Secteurs risquant d'être inondés sur une distance de 500 m (récurrence 20 ans) et 900 m (récurrence 100 ans) par la montée des eaux de la rivière Chaudière, pouvant entraîner des problèmes au niveau de la sécurité routière. 	Prévoir des mesures de protection contre l'érosion.	Mineur
17A. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Secteurs risquant d'être inondés sur une distance de 500 m (récurrence 20 ans) et 900 m (récurrence 100 ans) par la montée des eaux de la rivière Chaudière, pouvant entraîner des problèmes au niveau de la sécurité routière. 	Prévoir des mesures de protection contre l'érosion.	Mineur
18. Visuel majeur	<p>TRONÇON BC</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Dédoublage du gabarit de la route, dominance de la nouvelle infrastructure accentuée par la faible marge de recul des bâtiments existants (impact négatif fort). ● Perceptibilité d'une infrastructure majeure dans une zone récréative (impact négatif fort). 	Aucune	Majeur
19. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Perte de l'accotement à l'ouest de la route 173 servant de stationnement aux clients du motel Villa des Pins. ● Difficulté pour le motel d'augmenter l'espace de stationnement sur son propre terrain. 	Interdiction de stationner sur la route 173 en face du motel.	Mineur
		Délimiter à l'aide de bornes les entrées et sorties du stationnement.	

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGÜES

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
20. Visuel majeur	<p>TRONÇON CD</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Dédoublément du gabarit de la route, dominance de la nouvelle infrastructure accentuée par la faible marge de recul des bâtiments existants (impact négatif fort). 	Aucune	Majeur
21. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Secteurs risquant d'être inondés sur une distance de 1200 m (récurrence 20 ans) et sur 2200 m (récurrence 100 ans) par la montée des eaux de la rivière Chaudière, pouvant entraîner des problèmes au niveau de la sécurité routière. 	Prévoir des mesures de protection contre l'érosion.	Mineur
22. Majeur	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation du terrain de camping avec piscine extérieure (Camping Relais des Pins). Les bâtiments ne sont pas touchés (annexe B, Fiche 24). ● Non relocalisable sur le site même en raison de la topographie et de la rivière. 	Aucune	Majeur
23. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'une maison unifamiliale et d'un commerce (cordonnerie), en bon état (annexe B, fiches 25 et 26). ● Non relocalisable sur le site en raison de la topographie. 	Aucune	Moyen
24. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'un bâtiment comprenant un logement et une pâtisserie (bureaux, entrepôt), lequel nécessite des réparations. ● Non relocalisable sur le site en raison de la topographie (annexe B, fiche 27). 	Aucune	Moyen

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGÜES

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
25. Majeur	<ul style="list-style-type: none"> ● Affecte de façon importante un ensemble agricole, comprenant une maison principale, garage et autres bâtiments. ● Quotient patrimonial supérieur (annexe B, fiche 28). ● Coupe l'accès à cette propriété, qui se trouve plus basse que le niveau de la route actuelle. Difficilement relocalisable sur le site en raison du chemin d'accès nécessaire et du fait qu'elle se trouve à la limite de la zone d'inondation. ● Détérioration de la qualité du milieu de vie (hauteur du remblai, expropriation de bâtiments annexes, abattage de certains arbres). 	L'ensemble devrait être exproprié pour améliorer la qualité de vie.	Moyen
26. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'un bâtiment relativement neuf comprenant deux logements. ● Relocalisable sur le site même (annexe B, fiche 29). 	Aucune	Moyen
27. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Affecte une partie de terrain de stationnement de la compagnie de transport Beauce Express. 	Aucune	Mineur
28. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'extrémité nord de deux champs de foin et d'un champ de foin et de pâturage amélioré situés du côté ouest de la 173 sur les lots 531, 532 et 533 appartenant respectivement à Laurent Roy, Léopold Poulin et Gilles Roy. Léopold Poulin et Gilles Roy sont producteurs agricoles (annexe D-26, 39). 	Aucune	Mineur

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGÜES

INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
29. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Superficie affectée par l'emprise: 0,84 ha par rapport à 17,9 ha de leurs terres situées du côté ouest de la 173. ● Aucun résidu. ● Élimine un chemin d'accès depuis la route 173 aux champs en bordure de la rivière. 	Aucune	Mineur
30. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'un poste de retransmission d'une station radiophonique. ● Possibilité de relocaliser sur place (annexe B, fiche 30). 	Reconstruire une desserte depuis la route 173 réaménagée.	Nul
31. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> ● Élimine le chemin d'accès d'une compagnie d'excavation (R. Beaudoin), opérant en bordure de la rivière Chaudière. 	Aucune	Mineur
	<ul style="list-style-type: none"> ● Coupe l'extrémité nord d'un champ de foin et de pâturage amélioré du côté ouest de la 173 sur les lots 535 et 536 (Paul-Emile Paquet) et d'un champ de foin sur les lots 537 et 539 (Laurian Rancourt). M. Paquet et M. Rancourt sont producteurs agricoles (annexe D-27, 28). ● Superficie affectée: 1,6 ha par rapport à 17,8 ha de terres en culture situées du côté ouest de la 173. 		

TABLEAU 2: IMPACTS PONCTUELS DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 173 À QUATRE VOIES CONTIGÜES

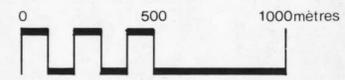
INTENSITÉ DE L'IMPACT (IMPACT GLOBAL)	DESCRIPTION DE L'IMPACT	MESURE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
32. Moyen	<ul style="list-style-type: none"> ● Expropriation d'une maison unifamiliale laquelle est attenante à un commerce d'antiquités et à deux bâtiments annexes. ● Quotient patrimonial nul. ● Non relocalisable sur place en raison de de la topographie et de la rivière en arrière de la maison (annexe B, fiche 31). 	Aucune	Moyen

Étude environnementale
Autoroute 73 sud (Beauce)
Tronçon Beauceville/Saint-Georges



-  Zone d'inondation de la crue centenaire
-  Limite de la crue de 20 ans
-  Zone de réaménagement de la route 173
-  Traverse d'animaux
-  Limite du secteur à l'étude

ÉCHELLE: 1:20 000



N° DE PROJET: 2704-0000

DATE: DEC 82

SOURCE DU FOND DE PLAN: M.E.R.1976



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 118