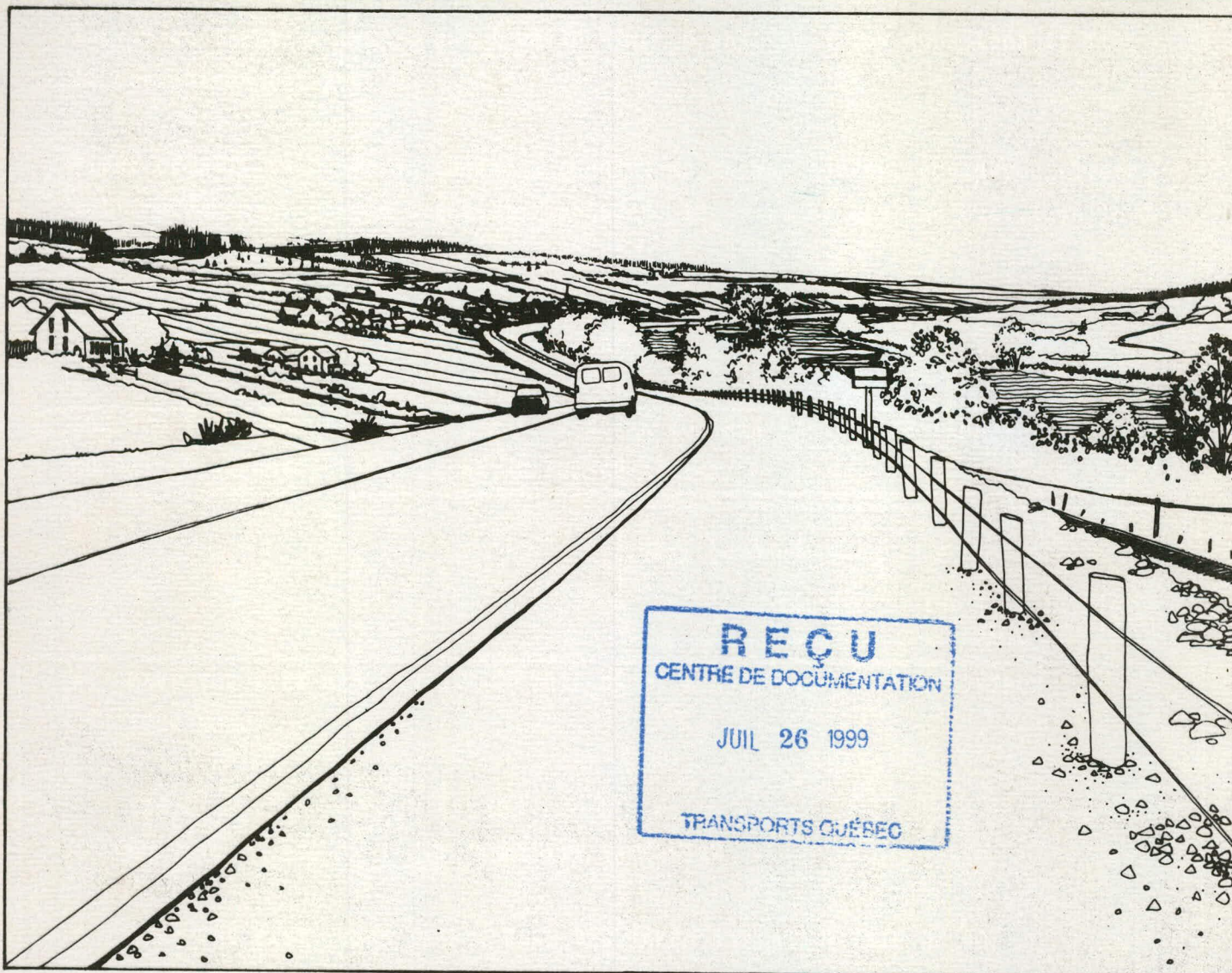




Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement



REÇU  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
JUIL 26 1999  
TRANSPORTS QUÉBEC

Étude d'impact sur l'environnement  
**Prolongement de l'autoroute 73 sud (Beauce)  
Tronçon Sainte-Marie / Saint-Joseph**

CANQ  
TR  
GE  
CA  
274  
Add.1

Addenda

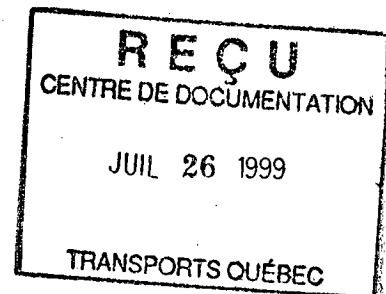
358347

DANIEL WALTZ



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'environnement



Étude d'impact sur l'environnement  
**Prolongement de l'autoroute 73 sud (Beauce)  
Tronçon Sainte-Marie/Saint-Joseph**

ROCHE

CANQ  
TR  
GE  
CA  
274  
Add.1

2535, boul. Laurier,  
Sainte-Foy, Québec,  
Canada G1V 4M3  
(418) 871-9600  
Télex: QBC 051 3814


Novembre 1984

Addenda

AVANT-PROPOS

Le but du présent document est de répondre aux questions qui ont été posées par la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement du Québec lors de l'analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ces réponses devraient permettre au ministère de l'Environnement de rendre l'étude publique.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'André Vachon', with a long horizontal flourish extending to the right.

André Vachon, M.Sc.  
Biologiste

## 1° QUESTION:

- Quels ont été les critères prépondérants pour déterminer les différents niveaux d'intensité des impacts généraux accordée aux composantes forêt, omble de fontaine et frayère de maskinongé?

### . Forêt

L'évaluation de l'impact du projet routier sur la forêt a été jugée mineure. Cette évaluation tient compte de la surface qui sera affectée par le projet (178 ha de forêt) et de la valeur des boisés touchés. Les boisés sont en général constitués de sapinières, de groupements mélangés et de forêts en régénération. Les forêts occupent près de 45% de la zone d'étude et appartiennent à de petits propriétaires privés. Ces boisés sont normalement destinés à être coupés pour la production soit de bois de chauffage soit de bois de pulpe. En effet, il se coupe dans les municipalités concernées pour près de 800 000\$ de bois de pulpe annuellement (voir tableau XXI page 75 de l'étude d'impact). L'impact est évalué plus en fonction de la perte d'un espace productif à long terme. La forêt elle-même n'est pas mise en danger puisque la surface coupée est négligeable par rapport à la surface occupée par les boisés et que, de plus, elle représente moins de la moitié de la surface coupée normalement à chaque année.

### . Omble de fontaine

L'impact du projet autoroutier sur l'omble de fontaine a été jugé mineur même si la ressource est normalement jugée de grande valeur. L'impact est à court terme, puisqu'une fois les travaux de construction terminés, les apports de sédiments dus à l'autoroute devraient être faibles. Règle générale, aucune intervention ne sera réalisée dans les rivières; il n'y aura donc pas de destruction des habitats. L'impact va se faire sentir pendant la période des travaux, en aval du tracé de l'autoroute, soit sur une distance moyenne de 3 km jusqu'à l'embouchure avec la rivière Chaudière. Quoiqu'il advienne, cette section des rivières pourrait être rapidement colonisée par des ombles de fontaine venant de la partie amont d'autant plus que les habitats ne seront pas affectés par les travaux.

Les sels de déglacage ne devraient pas constituer un problème important puisque la plus grande quantité de sel sera entraînée au cours d'eau au printemps lorsque le débit des cours d'eau est important.

. Frayère potentielle de maskinongé

Une frayère potentielle de maskinongé pourrait se situer à l'embouchure de la rivière Saint-Joseph. L'impact a été jugé mineur d'une part parce que la frayère n'est que potentielle et d'autre part l'effet ne durera qu'une seule saison. Une fois les travaux terminés, l'érosion devrait retrouver à son volume normal. Toutefois, il faut noter que la rivière Chaudière charrie beaucoup de particules à cette période de l'année à cause de sa crue printanière. Dans la pire condition, bien que l'embouchure de la rivière Saint-Joseph soit à 3 km du tracé de l'autoroute, il pourrait y avoir destruction des oeufs déposés par les géniteurs suite à leur recouvrement par les sédiments entraînés par la rivière. Cependant, une seule année de reproduction serait affectée, ce qui ne remettrait pas en cause la population de maskinongé dans la rivière Chaudière. D'autres frayères potentielles ont également été identifiées le long de la rivière Chaudière.

## 2° QUESTION:

- Quels ont été les critères prépondérants pour déterminer les différents niveaux d'intensité des impacts ponctuels exprimés dans le tableau XXXV et ce, pour chacun des éléments affectés?

Le tableau XXXV (page 190) donne l'intensité de l'impact en fonction des éléments affectés par le projet autoroutier. Cette grille d'évaluation ne comprend normalement que les éléments qui se retrouvent effectivement dans le tracé de l'autoroute 73. Cependant, sa conception logique tient compte d'éléments qui se retrouvent dans la zone d'étude tels les ensembles urbains, les zones industrielles, les milieux bâtis concentrés, les prises d'eau potable, etc. Cette grille joue en quelque sorte le rôle de recette pour évaluer l'intensité des impacts ponctuels sur le milieu humain.

- . Lorsque le tracé passe à proximité d'une zone d'expansion résidentielle

L'intensité de l'impact a été évaluée moyenne d'une part parce que l'utilisation n'est encore qu'au stade de projet et d'autre part, parce que les promoteurs du projet résidentiel pourront, s'ils le désirent, adopter certaines mesures d'insertion pour limiter les répercussions négatives du projet autoroutier.

- . Lorsque le tracé affecte des habitations unifamiliales isolées ou un ensemble agricole

Toute expropriation d'habitation engendre des impacts qui pourraient être qualifiés de majeur pour l'occupant. Cependant, pour l'analyste, l'intensité de l'impact doit tenir compte du nombre d'habitations touchées. Ainsi même si le cas ne se produit pas pour ce tronçon de l'autoroute 73, on a réservé l'intensité majeure pour des ensembles concentrés d'habitation car à ce moment, plusieurs habitations auraient été touchées en même temps. Il y aurait eu destructuration de l'ensemble. L'intensité moyenne est réservée pour les habitations unifamiliales isolées.

- . Lorsque le tracé affecte des habitations ou ensembles agricoles possédant un quotient patrimonial fort à très fort

Lorsque cet événement se produit, l'intensité de l'impact est évaluée majeure parce qu'il pourrait y avoir une perte importante de notre héritage patrimonial (grande valeur). Cependant, l'application par le ministère des Transports de mesures de mitigation appropriées permet de réduire l'intensité de l'impact.

- . Lorsque le tracé affecte des bâtiments secondaires (garage, remise, etc.)

L'intensité de l'impact est mineure parce que le bâtiment a une faible valeur.

- . Lorsque le tracé affecte des résidences secondaires isolées

L'intensité de l'impact est jugée mineure parce que ce type de résidence n'est pas occupée à l'année; contrairement aux habitations unifamiliales qui elles sont occupées à l'année. Dans la zone d'étude, les résidences secondaires sont souvent en plus ou moins bon état physique.

- . Lorsque le tracé passe à proximité d'une zone de villégiature

L'intensité de l'impact a été évaluée mineure parce que l'autoroute n'affecte pas directement la zone. De plus, il n'existe aucune zone importante de villégiature dans la zone d'étude tant en terme de qualité que de nombre d'unités. Les répercussions du passage de l'autoroute peuvent être dans plusieurs cas atténuées par des mesures d'insertion appropriées tel un écran boisé, une zone tampon, etc.

- . Lorsque le tracé touche une cabane à sucre.

Aucune cabane à sucre n'est touchée par le projet autoroutier. Cet élément n'aurait donc pas dû apparaître dans la grille d'évaluation.

- . Lorsque le tracé coupe l'accès à une habitation, un chalet ou un ensemble agricole, situé en-dehors de l'emprise.

L'évaluation de l'intensité de l'impact se fait en analogie avec l'expropriation de bâtiments. Dans les deux cas les bâtiments ne sont plus disponibles pour leurs utilisateurs si des mesures de mitigation ne sont pas adoptées. L'intensité de l'impact est jugée moyenne.

- . Lorsque le tracé croise un sentier de motoneige

L'intensité de l'impact tient compte ici de la valeur de la ressource. Même si la répercussion sur le tracé de motoneige est importante, l'impact est jugé mineur car le sentier de motoneige peut assez facilement être relocalisé. Certaines infrastructures de l'autoroute pourraient permettre le passage des motoneiges, notamment le pont au ruisseau Des Graines et le pont à la rivière Rélair.

- . Lorsque le tracé coupe l'accès entre une érablière et une cabane à sucre.

L'intensité de l'impact est jugée moyenne parce que la localisation de l'autoroute pourrait remettre en cause la viabilité de l'exploitation. L'acériculture constitue une source de revenu importante pour les agriculteurs (voir tableau XX page 74 de l'étude d'impact). Diverses mesures de mitigation peuvent être retenues pour réduire l'intensité de l'impact comme la relocalisation de la cabane à sucre ou la mise en place d'un chemin d'accès.

- . Lorsque la survie d'une exploitation agricole est menacée par le tracé soit directement par l'emprise, soit en créant des résidus accessibles ou non accessibles

L'intensité de l'impact est jugée majeure parce que, d'une part, la ressource est jugée importante (exploitation agricole) et que, d'autre part, les modifications apportées au milieu par le projet autoroutier sont également importantes. Ces deux éléments combinés peuvent remettre en cause la survie de l'exploitation agricole.



- . Lorsque la survie d'une exploitation agricole n'est pas menacée, mais que la superficie affectée (emprise, résidus) est importante et qu'une restructuration de l'exploitation est nécessaire.

L'intensité de l'impact est jugée moyenne en relation avec l'évaluation de l'élément précédent. La valeur de la ressource est importante, par contre les répercussions de la venue de l'autoroute ne remettront pas en cause la viabilité de l'exploitation.

- . Lorsque la survie d'une exploitation n'est pas menacée et que la superficie affectée (résidus, emprise) est faible

Dans ce cas l'intensité de l'impact est jugée mineure en relation avec les deux éléments précédents parce que le projet autoroutier implique une faible modification des conditions d'exploitation actuelles.

- . Lorsque le tracé crée un résidu boisé non accessible

L'intensité de l'impact est jugée mineure, car la ressource forêt même si elle n'est plus accessible pour le propriétaire actuel demeure de toute façon accessible à partir d'autres propriétés. En ce sens, la ressource pourra être exploitée (coupée) lorsque le temps sera venu.

- . Lorsque le tracé crée un résidu boisé accessible

L'intensité de l'impact est jugée mineure tout comme pour l'élément précédent. La ressource forêt pourra être exploitée par le propriétaire actuel lorsque le temps sera venu.

- . Lorsque le tracé coupe des terres en culture qui sont en location

L'intensité de l'impact est jugée mineure parce que le tracé de l'autoroute ne peut compromettre la survie des exploitations agricoles. Ici, en conséquence, la ressource est jugée moins importante.

- . Lorsque le tracé traverse une plantation

L'intensité de l'impact est jugée mineure, car le passage de l'autoroute ne fait que devancer la coupe de la plantation. La valeur de la ressource est jugée relativement faible en termes économique et environnemental, à cause de sa faible diversité.

- . Lorsque le tracé traverse un lot sous aménagement sylvicole ou susceptible de l'être

L'intensité de l'impact est jugée mineure car tout comme pour la plantation, le destin d'un lot sous aménagement sylvicole est d'être coupé.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 297