

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT :
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 SUD
(BEAUCE), TRONÇON SAINTE-MARIE/SAINT-
JOSEPH. ADDENDA 2.

CANQ
TR
GE
CA
274
Add.2

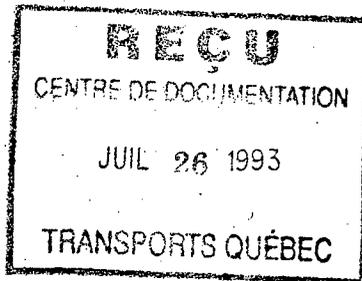
358347



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'environnement

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9



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

CANQ
TR
GE
CA
274
Add. 2

Février 1985

Addenda, 2

ADDENDA A L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

- L'autoroute 73 Sud et la Loi sur la protection du territoire agricole
- Echancier de réalisation

AVANT-PROPOS

Le but du présent document est d'apporter des corrections à l'étude d'impact déposée en juillet 1984 auprès du Ministre de l'Environnement concernant le projet de prolongement de l'autoroute 73 Sud en Beauce, tronçon Ste-Marie - St-Joseph.

Ces corrections rendues nécessaires suite à l'évolution du dossier depuis juillet 1984 portent dans un premier temps sur l'état du dossier face à la Loi sur la protection du territoire agricole et deuxièmement sur l'échéancier actuellement prévisible de construction.

1° L'AUTOROUTE 73 SUD, TRONCON STE-MARIE - ST-JOSEPH ET LA
LOI DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

L'avis de projet transmis au ministère de l'Environnement en mars 1982 tel que reproduit en annexe 1 de l'étude d'impact contient au point 11 les éléments de discussion suivants:

"L'article 104 de la loi sur la Protection du territoire agricole permet l'utilisation de lots à des fins non-agricoles lorsque ceux-ci ont fait l'objet d'une autorisation ou d'utilisation par arrêté en conseil, du gouvernement, au moment où les dispositions de la Loi ont été rendues applicables. Or, le décret de la région agricole désignée fut adopté dans cette zone le 13 juin 1981 (sic) et des plans de réserve étaient déjà en vigueur pour les lots affectés par le projet de l'autoroute 73 Sud, entre la municipalité de Ste-Marie et Notre-Dame-des-Pins. Les premiers plans de réserve furent émis le 25 août 1976 par un arrêté en conseil (2923-76) et le renouvellement de ces plans fut également réalisé par un arrêté en conseil (2494-78) en date du 2 août 1978. Les plans portent les numéros suivants: 622-75-32-450, 622-75-32-451, ..."

"Donc, les lots ou parties de lots touchés par l'autoroute 73 Sud et intégrés aux plans de réserve, ci-haut mentionnés, ne sont donc pas soumis à une demande d'autorisation auprès de la Commission de la protection du territoire agricole, pour leur utilisation à des fins non-agricoles..."

Il convient dans un premier temps de corriger le moment de l'entrée en vigueur du décret de zone agricole pour la région concernée qui date du 13 juin 1980 et non 1981.

L'argumentation contenue dans cet énoncé, basée sur les études réalisées en 1980 par le ministère des Transports, suite à l'entrée en vigueur de la loi sur la Protection du territoire agricole, se fondait sur le fait que les décrets de réserve

constituaient une autorisation d'utilisation pour fin d'utilité publique adoptée par arrêté en conseil du gouvernement et ce antérieurement à l'application de la Loi sur le territoire concerné. L'article 104 de la Loi pouvait donc être évoqué pour justifier les droits acquis. Le ministère des Transports, après la promulgation par le Gouvernement le 12 février 1981 du décret 422-81 permettant l'acquisition des terrains requis, entreprit le processus d'expropriation.

Remis en question après le dépôt en juillet 1984 de l'étude d'impact au ministre de l'Environnement, les droits acquis ont alors fait l'objet d'une réévaluation par les services juridiques. Les conclusions de l'avis juridique obtenu infirment les interprétations antérieures considérant que les réserves prises ne constituent pas des autorisations d'acquisition ou d'utilisation du Gouvernement mais plutôt une disposition légale prohibant toute construction, amélioration ou addition, sauf les réparations sur l'immeuble qui en fait l'objet.

Selon cette interprétation, le ministère des Transports ne bénéficierait d'aucun droit acquis et devrait donc obtenir les autorisations requises.

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude du règlement d'application de la Loi sur la protection du territoire agricole (décret 1163-84) il a été confirmé que l'acquisition, l'aliénation et le lotissement des surfaces dans le cadre du processus d'expropriation ne nécessitaient aucune autorisation de la Commission de protection du territoire agricole compte tenu de l'article 1, 3° de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Dans la mesure où, tel que précédemment discuté, le M.T.Q. ne posséderait pas de droits acquis, et compte tenu de cet article 1, 3° de la Loi, le Ministère n'aurait donc à obtenir qu'une autorisation pour fins d'utilisation non agricole. Face à cet imbroglio, le ministère des Transports a donc entrepris les démarches auprès de la Commission de protection du territoire agricole afin que celle-ci statue sur le projet.

Ces démarches entreprises en novembre 1984 sont encore en cours. Le dossier inscrit en préséance au rôle de la Commission le 28 janvier 1985 a été reporté au 25 février 1985 afin de permettre aux mis en causes de faire les représentations qu'ils jugent appropriées.

Ainsi, le statut du projet de l'autoroute 73 Sud, tronçon Ste-Marie - St-Joseph face à la Loi de protection du territoire agricole n'est-il pas définitif. Le dossier est actuellement à l'étude à la Commission de protection du territoire agricole.

MAR 1971

En conséquence, il faudrait biffer en page 130 de l'étude d'impact au point 4.1.1, la phrase suivante:

"De plus, le ministère des Transports possède des droits acquis sur l'emprise de l'autoroute en vertu de l'article 104 de la Loi sur la protection du territoire agricole."

et la remplacer par:

"En outre, le tracé avait fait l'objet entre les années 1976 et 1978 de consultations et d'accords des municipalités traversées, de la Fédération de l'union des producteurs de Québec-Sud et de la Direction régionale du ministère de l'Agriculture. Par ailleurs, le projet a été soumis à la Commission de protection du territoire agricole qui procède actuellement à l'étude du dossier."

2° ECHÉANCIER DE RÉALISATION

L'échéancier de réalisation inclus dans l'étude d'impact en page 154, prévoyant la fin des travaux à l'automne 1986 s'appuyait sur l'hypothèse que les autorisations requises seraient disponibles en début d'automne 1984.

Compte tenu des délais accumulés, cet échéancier doit être modifié. Il faut donc rayer les paragraphes 1 et 2 du point 5.3 et les remplacer par les suivants:

"Dans la mesure où les autorisations requises auront été obtenues en mai 1985, les travaux pourront être entrepris en début d'automne pour les deux tronçons. Poursuivis au cours de 1986, les travaux se termineront en 1987 par la pose du béton bitumineux et la finalisation de la signalisation."

"Les travaux sont estimés à \$7 600 000,00 pour le tronçon Ste-Marie - Vallée-Jonction (route 112) et \$9 300 000,00 pour le tronçon Vallée-Jonction - St-Joseph (route 276)."