



AVIS DU

**CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
CHAUDIÈRE-APPALACHES**

DANS LE CADRE DU PROJET DE

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES**

PRÉSENTÉ AU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

BREAKEYVILLE

LE 3 NOVEMBRE 2006

Rédaction

Geneviève Desroches, directrice générale, Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches

Collaboration

Guy Lessard, président, Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches

Sonia Brassard, adjointe administrative, Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches

Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches (CRECA)

22, rue Sainte-Hélène
Breakeyville (Québec) G0S 1E2

Téléphone : 418 832-2722
Télécopieur : 418 832-9116

© 2006

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
1. ACCEPTABILITÉ DU PROJET	2
2. ANALYSE DU PROJET	3
2.1 Milieu biophysique	3
2.1.1 Régime hydrique.....	3
2.1.2 Espèces fauniques et floristiques.....	5
2.1.3 Milieux forestier, agroforestier et agricole.....	9
2.2 Milieu humain	10
2.2.1 Alimentation en eau potable	10
2.2.2 Paysage	11
2.2.3 Climat sonore	11
2.2.4 Patrimoine	11
2.3 Milieu socioéconomique	11
2.4 Phase de construction	12
2.4.1 Gestion des matières résiduelles	12
2.4.2 Gestion des activités près des carrières et des sablières.....	12
2.4.3 Gestion des sols contaminés	12
2.5 Phase d'exploitation	13
2.5.1 Gestion des sels de déglçage et des abrasifs	13
2.5.2 Gestion écologique des corridors autoroutiers	13
2.6 Lutte aux changements climatiques.....	13
3. RECOMMANDATIONS.....	14
CONCLUSION	15

INTRODUCTION

Le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches (CRECA), dans le cadre de la commission publique portant sur le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges, tenait à déposer cet avis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin d'y présenter sa position, ses avis et ses recommandations.

Le CRECA est un organisme à but non lucratif fondé en 1991 officiellement reconnu par le ministère de l'Environnement, du développement durable et des parcs (MDDEP). Avec plus de 351 membres provenant de tous les secteurs d'activités (organismes environnementaux, citoyens, corporations privées, gouvernements locaux et organismes parapublics), le CRECA est, depuis maintenant 15 ans, le point de ralliement de ceux qui pensent, bâtissent et agissent dans la région.

Son mandat consiste à contribuer au développement d'une vision régionale de l'environnement et du développement durable ainsi qu'à favoriser la concertation de l'ensemble des intervenants régionaux en ces matières, et ce, dans le but d'améliorer la qualité de vie des gens de la région de Chaudière-Appalaches. L'intégration d'une vision globale partagée dans les prises de décision s'avère essentielle pour assurer le développement durable de notre région. Ce développement, pour être durable, doit respecter la capacité de l'environnement à recevoir et soutenir un usage, ce qui inclut le prolongement d'un lien autoroutier.

Ainsi, l'harmonisation des actions en transport, selon les caractéristiques de l'environnement et les préoccupations des populations concernées, est essentielle pour éviter les répercussions négatives sur les milieux biophysique, humain et socioéconomique. Pour cette raison, le CRECA porte un intérêt certain au développement du transport de la région de Chaudière-Appalaches et donc, au prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges. Il a d'ailleurs participé à une rencontre avec le consultant en février 2003 et fait parvenir un avis au ministère des Transports du Québec en juin 2004 afin de présenter sa position et ses recommandations préliminaires.

Les sections suivantes présentent donc la position actuelle du CRECA dans le cadre de ce projet ainsi que ses avis et ses recommandations pour développer durablement les réseaux de transport dans la région de Chaudière-Appalaches.

1. ACCEPTABILITÉ DU PROJET

Le CRECA croit qu'il est justifié de prolonger l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges en raison des problèmes actuellement présents sur la route 173. En effet, cette dernière traverse les centres d'agglomération urbaine ce qui occasionne des nuisances pour la population, notamment en termes de bruit, de poussière et de congestion (stress).

De plus, le prolongement de cet axe assurera un lien interrégional entre Québec et Saint-Georges, ce qui permettra de soutenir le développement économique de la Beauce, notamment les pôles de Saint-Georges, de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins, mais aussi, de prolonger cet axe autoroutier jusqu'à la route 204.

Ainsi, à la lumière des informations dont le CRECA dispose, il apparaît, à notre sens, que le tracé le plus acceptable pour le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges est le tracé Est puisqu'il comprend un moins grand nombre d'impacts négatifs sur le milieu. En ce qui a trait au raccordement à Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, le raccordement Sud proposé est à privilégier pour des raisons environnementales et de sécurité.

Pour le raccordement à Saint-Georges, nous croyons qu'il est inopportun d'envisager un raccordement via la 57^e rue, étant donné qu'il nécessiterait la construction d'un échangeur dans la plaine inondable et qu'il affecterait cinq résidences principales et un commerce. Le raccordement par la 74^e rue est plus adéquat et comporte moins d'impacts sur les bâtiments en place.

2. ANALYSE DU PROJET

Le CRECA tient à rappeler que le tracé choisi doit nécessairement être celui qui comporte le moins d'impacts sur le milieu biophysique (régime hydrique, espèces fauniques et floristiques et milieux forestier, agroforestier et agricole) et le milieu humain (alimentation en eau potable, paysage, climat sonore, patrimoine), mais aussi, sur le milieu socio-économique. Dans le cas d'occurrence d'impacts sur ces milieux, il importe que le promoteur mette en place des mesures d'atténuation, mais aussi, des mesures de compensation selon l'intensité de l'impact résiduel.

Par ailleurs, le CRECA croit qu'il est important que le promoteur instaure des mesures qui permettent de gérer efficacement les matières résiduelles, les activités extractives et les sols contaminés lors de la phase de construction, de même que l'épandage des sels de déglacage et l'entretien d'été lors de la phase d'exploitation.

De plus, afin de favoriser le développement d'un transport durable et de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, il apparaît indispensable pour le CRECA d'améliorer le réseau de transport collectif et l'intermodalité.

Les sections suivantes présentent de façon plus détaillée les avis du CRECA en ces matières.

2.1 Milieu biophysique

La première section présente les avis du CRECA en matière de protection du milieu biophysique, soit au niveau du régime hydrique, des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats ainsi qu'au niveau des milieux forestier, agroforestier et agricole.

2.1.1 Régime hydrique

Dans cette sous-section seront présentés les avis du CRECA concernant la protection du régime hydrique et plus spécifiquement, la protection des cours d'eau, des milieux humides et de la plaine inondable.

Cours d'eau

Le CRECA est d'avis que le tracé Est demeure le tracé ayant le moins d'impact en termes de cours d'eau naturels traversés (6 contre 13). Nous sommes aussi d'avis que le promoteur

devrait s'engager à respecter la position du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) dans le cadre de la révision du Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État (RNI) au sujet de l'aménagement des ponts et des ponceaux :

- aucun rétrécissement de la largeur du cours d'eau mesuré à partir de la ligne des hautes eaux, lors de l'aménagement d'un pont ou de la mise en place d'un ponceau;
- exceptionnellement, si c'est la seule solution possible, la largeur du cours d'eau mesuré à partir de la ligne des hautes eaux peut être réduite jusqu'à 20 % conditionnellement à ce que la section résiduelle permette l'écoulement d'un débit de crue d'une récurrence de 100 ans sans que la vitesse d'écoulement dans l'ouvrage perturbe le déplacement des poissons;
- lorsque la pente du lit du cours d'eau est supérieure à 0,5 %, interdire l'installation d'un ponceau à contour fermé;
- si la traversée d'un cours d'eau ne peut être localisée à l'extérieur d'un marais ou d'un marécage, l'aménagement du pont ou du ponceau devra être autorisé par le MDDEP.

De plus, le CRECA est d'avis que le Ministère devra, dans la mesure du possible, installer les bassins de rétention à l'extérieur des cours d'eau naturels comme le propose le MRNF.

Milieux humides

Le CRECA est d'avis, compte tenu que les pertes de superficie pour le marécage du ruisseau Loubier se chiffrent à 1,6 ha pour le tracé Est comparativement à 3.2 ha pour le tracé Ouest, que le tracé Est est préférable. De plus, le CRECA est favorable à la solution proposée par le MTQ lors des séances d'information publique, laquelle vise à « éviter sur une plus grande longueur le ruisseau Loubier ». Toutefois, nous croyons qu'il faudra limiter au maximum le redressement de ce cours d'eau de même que prévoir des mesures de compensation en cas de perte d'habitats ou de rives.

Plaine inondable

Selon la figure 5.5 du document, le raccordement Sud sera situé dans la plaine inondable de récurrence de 20 ans de la rivière Chaudière. Toutefois, le document ne traite pas des impacts de ce réaménagement de l'intersection. Le CRECA est donc d'avis qu'il sera nécessaire, pour le promoteur, que les travaux fassent l'objet d'une dérogation à la MRC Beauce-Sartignan conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme telle que prévue à l'article 4.2.2 de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (2005) une fois le décret obtenu.

2.1.2 Espèces fauniques et floristiques

Cette deuxième sous-section présente les avis du CRECA en matière de protection des espèces fauniques et floristiques suivantes : faune ichthyenne, faune avienne, herpétofaune, mammifères et flore menacée et vulnérable.

Il est à noter que la faune, la flore et la présence d'habitats d'intérêt n'ont pas été un critère discriminant dans le choix des tracés étant donné qu'il y avait un niveau d'impact similaire pour les deux tracés. Toutefois, le CRECA est d'avis que la présence de données supplémentaires est un atout à l'étape de la planification afin de mettre en place les mesures d'atténuation et de compensation les plus adéquates, et ce, en fonction des espèces présentes sur le territoire à l'étude.

Faune ichthyenne

- « **Potentiel d'habitat fort**, fonction d'habitat (fraie, alevinage et migration), présence de frayère potentielle ou reconnue pour les salmonidés dans le tronçon pour le **ruisseau Fraser** et la **rivière des plantes, son tributaire (M. Guy Quirion)** / **Potentiel d'habitat fort**, fonction d'habitat (fraie, alevinage, alimentation, repos et migration), **présence de frayère potentielle ou reconnue pour les salmonidés**, nouvelles données permettant d'affirmer la présence de l'achigan à petite bouche dans le tronçon pour le **ruisseau Gilbert** / **Potentiel d'habitat moyen**, fonctions d'habitat (alimentation, repos et migration) pour les **ruisseaux Bolduc et Veilleux** »

Selon l'affirmation précédente et suite aux résultats de caractérisation des différents cours d'eau (septembre 2005) et des ruisseaux 2, 3, 7, 8, 10, 12, 13 et 14 (septembre 2006), il ressort que le tracé Est présenterait moins d'impacts étant donné qu'il traverse moins de cours d'eau où la présence de l'Omble de fontaine a été observée. Ainsi, comme le potentiel d'habitat pour l'Omble de fontaine est considéré comme nul aux sites traversés investigués et que la pêche électrique a permis de capturer des espèces (deux espèces différentes reconnues pour être tolérante à la pollution) de cyprinidés dans quatre des neuf ruisseaux, il apparaît donc, pour le CRECA, que les impacts sur ces milieux sont nuls.

Toutefois, nous estimons qu'il faudra prendre les mesures nécessaires pour protéger tous les cours d'eau durant la phase de construction même en l'absence d'espèces sportives ou sensibles étant donné la présence de salmonidés présumée/connue dans les cours d'eau voisins, notamment en respectant les périodes de restriction pour le maintien des conditions de reproduction des poissons, soit du 15 septembre au 15 juin de l'année suivante.

- « L'autre élément, c'est encore une fois sur **l'impact des sels de déglacage**, mais **sur les organismes vivants**, monsieur faisait référence au ruisseau Fraser où on retrouve de la truite mouchetée. Alors **l'effet négatif** des sels de déglacage sur les organismes qui vivent en milieu aquatique, ça c'est **bien documenté**, c'est connu. Il y a des études qui confirment que des **concentrations de sels aussi faibles que neuf cent quatre-vingt-dix milligrammes par litre (990 mg/l) ont des effets toxiques sur la truite arc-en-ciel**. Environnement Canada, dans ce document-là, conclut que les sels de déglacage pénètrent dans l'environnement en une concentration **de nature à avoir un effet nocif sur l'environnement** ou sur la diversité biologique, ou de **nature à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie**. Il considère ces sels comme **toxiques au sens de l'article 64 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement**. Alors évidemment, Environnement Canada ne propose pas d'arrêter de mettre du sel sur les routes, il y a une question de sécurité derrière tout ça, mais il propose un **code de pratique pour la gestion environnementale des sels de déglacage**. Ce code-là prévoit **l'élaboration d'un plan de gestion des sels de voirie** et la **mise en œuvre de meilleures pratiques de gestion pour l'épandage** de sel. »

Selon l'information qui précède, le CRECA est d'avis qu'il sera nécessaire que le promoteur se dote d'un code de bonnes pratiques pour la gestion des sels de déglacage, lequel devrait comprendre un plan de gestion des sels et des abrasifs et la mise en place de saines pratiques de gestion pour l'épandage, et ce, afin de préserver l'intégrité du milieu aquatique et donc de la faune qui s'y trouve, notamment l'Ombre de fontaine.

- « Étant donné qu'il va y avoir des **ponceaux assez importants** pour la traversée de l'autoroute et de certaines bretelles, ou même du raccordement Sud lui-même » et que « dépendant des ouvrages de franchissement pour les voies routières, **il peut y avoir pertes d'habitat au niveau, pertes d'habitat du poisson et pertes des rives**, ça c'est assez difficile à éviter, les pertes des rives, quand on doit faire des ponceaux fermés, mais pour des **tronçons qui seraient redressés**, on peut maintenant recréer des habitats, s'il y a des pertes qu'on ne peut recréer par exemple dans un tronçon de ruisseau redressé, et que l'habitat est jugé de valeur telle qu'il doit être compensé, par les autorités en la matière, bien sûr, dans ces cas-là, le Ministère veut mettre en place des mesures de compensation. »

Selon cette dernière déclaration, laquelle a été émise lors des séances d'information du BAPE, le CRECA juge qu'il sera nécessaire que le promoteur s'engage à réduire au minimum le redressement des cours d'eau, mais aussi, à prévoir des mesures de compensation efficace en cas de perte d'habitats ou de rives.

Faune avienne

- « En ce qui concerne le déboisement en fonction de la période de nidification, je crois que, en tout cas à date, vous n'avez pas de restriction, il n'y a pas de restriction qui a été identifiée pour une période précise pour le déboisement; est-ce que c'est le cas ? C'est le cas, nous n'avons pas prévu, actuellement, de telles périodes de restriction.
- « 'une part, c'est sûr qu'il y a des pertes possibles au niveau des nids d'oiseaux, si la période est celle du printemps ou du début de l'été, mais il faut comprendre que le projet ne sera pas déboisé tout d'un coup. Évidemment, il peut y avoir deux (2) ou plusieurs phases de construction. Deuxièmement aussi, il y a les propriétaires des lots qui sont acquis pour la constitution de l'emprise qui, souvent, déboisent une bonne partie eux-mêmes. Donc, on estime que l'impact est probablement acceptable comme ça. »
- « 'une part, une des raisons pour laquelle on n'a pas mis de l'avant cette période-là de nous-mêmes dans l'étude d'impact, c'est qu'il n'y a pas d'espèces menacées ou vulnérables d'oiseaux qui ont été recensées dans l'aire d'étude, lors de nos inventaires. Donc, nous croyons que ça fait une raison de moins d'appliquer cette période-là. La seconde, c'est qu'il y a aussi d'autres périodes de restriction, par exemple pour le maintien des conditions de reproduction des poissons. Donc, à un moment donné, ça vient entamer beaucoup la saison pour la construction des projets. »

Selon les informations présentées ci-haut, le CRECA juge que, malgré l'absence d'espèces d'oiseaux menacées et vulnérables, le promoteur devrait, par simple mesure de précaution, prévoir une période de restriction pour le déboisement, notamment en évitant les périodes de nidification printanière et du début de l'été, ce qui réduira le stress chez les espèces aviaires, et ce, pour chacune des phases de la construction. De plus, le CRECA ne juge pas suffisante la raison qui prétend qu'en raison des autres périodes de restriction, notamment pour celle de l'habitat du poisson, que le promoteur évite les périodes de restriction des oiseaux. À notre sens, toutes les périodes de restriction requises devraient être respectées.

Herpétofaune

Le CRECA croit, à l'instar du MRNF, qu'il est nécessaire pour le promoteur de réaliser des inventaires terrains exhaustifs pour chaque nouveau projet afin de bien évaluer les impacts sur l'herpétofaune, notamment en caractérisant avec plus de précision les milieux humides présents en termes de superficie au printemps et d'importance comme habitat. Nous croyons que ces informations sont essentielles afin de mettre en place les mesures d'atténuation ou de compensation les plus efficaces. Cette demande est d'autant plus justifiée par l'occurrence de la tortue des bois dans le secteur à l'étude, laquelle est désignée vulnérable depuis mars 2005. Il sera nécessaire de protéger l'habitat de cette espèce, si présent, même si sa présence n'est pas relevée sur le terrain, et ce, par simple mesure de prudence.

Mammifères

- « **Habitats hivernaux touchés par le projet** ne semblent pas utilisés systématiquement à chaque année et que les cerfs connaissent déjà d'autres lieux alternatifs pour passer l'hiver apparaît quelque peu erroné car, selon les données du MRNF, **les pochettes d'hivernement situées à la jonction des tracés Est et Ouest ainsi que le long de la portion du tracé projeté ont été répertoriées au cours de deux années d'inventaire (1995 et 2005)**. Il est fort possible que ces **pochettes soient utilisées régulièrement** par un certain nombre de cerfs, ceux-ci étant **généralement fidèles à leur site de confinement hivernal**. » La majorité de la **superficie utilisée par le cerf dans cette portion du tracé se situe à l'ouest de la future autoroute** et que les cerfs devront traverser celle-ci lors des déplacements entre leur habitat d'été et d'hiver. »

Le CRECA est d'avis, selon le paragraphe précédant, que dans le cas de risque d'accidents routiers très élevé avec le cerf de Virginie, d'envisager l'installation d'une clôture et l'aménagement de passages après la mise en opération de l'autoroute, ce qui permettra de réduire la mortalité chez cette espèce et par le fait même, le risque de collision routière.

- « Alors pour répondre à cette question, j'ai contacté Christian Dussault, qui est un spécialiste de la grande faune, à notre Direction de la recherche, et il y a quelques études scientifiques principalement réalisées dans l'État de l'Indiana aux États-Unis, **qui démontrent que les cerfs fréquentent et recherchent les mares salines, un peu comme l'orignal**, c'est beaucoup plus documenté pour l'orignal mais semble-t-il que c'est aussi le cas pour le cerf. » Alors malgré tout ça, **on pourrait penser que le mauvais drainage, le long des routes, pourrait constituer une forme de risque pour attirer les cerfs**. Maintenant, est-ce que les bassins de rétention permettront de concentrer le sel, probablement pas, parce qu'on peut penser que l'effet de dilution va y être plus important que dans des mares qui résulteraient par exemple d'un mauvais drainage le long de la route.

À la lumière des informations présentées ci-haut, le CRECA croit que le Ministère doit mettre toutes les mesures en place (ex. : drainage efficace) pour éviter que l'épandage des sels de voirie entraîne la création de mares salines et l'attroupement des cerfs de Virginie en bordure de la route, et ce, même si les quantités épandues sont présumées moindres que celles du Parc des Laurentides (où le phénomène a été observé), mais aussi, puisque les études ont démontré que ce phénomène n'était pas uniquement réservé aux orignaux.

Enfin, le CRECA est d'avis que les recherches entreprises par le MTQ et le MRNF dans le cadre de ce présent projet, afin de déterminer et de quantifier les effets d'une barrière

physique ou d'un filtre sur les déplacements des cerfs pendant la période hivernale, devront être poursuivies afin de pouvoir utiliser ces informations, dans le cadre de projets ultérieurs, notamment pour le raccordement à la route 204.

Espèces floristiques menacées et vulnérables

Le CRECA est d'avis que la cinquantaine de thalles d'ails des bois situées dans une des érablières en périphérie nord de Notre-Dame-des-Pins, au sud de la route Veilleux, à l'ouest du rang Saint-Charles, soit préservée, puisqu'il s'agit d'une nouvelle mention en milieu naturel. Il serait approprié que le Ministère prévoit des mesures avec le propriétaire, si elles se retrouvaient à l'intérieur des superficies acquises par le MTQ, afin de sauvegarder ces colonies naturalisées, notamment en les transplantant vers un autre site comme il s'est déjà fait dans d'autres régions du Québec par le MTQ, notamment en Outaouais.

Le CRECA croit, que même si le MTQ n'a pas le mandat de prendre entente avec le propriétaire pour protéger les espèces se trouvant en dehors des emprises, qu'il peut prendre l'initiative d'informer les propriétaires de l'importance de cette plante puisqu'elle est considérée comme une espèce vulnérable au Québec.

2.1.3 Milieux forestier, agroforestier et agricole

Cette section présente les avis du CRECA concernant la protection des milieux forestier, agroforestier et agricole.

Le CRECA est d'avis que le tracé Est présente le moins d'impact en termes de superficie de boisés affectés (101,9 ha contre 138,9 ha). Il en va de même avec les pertes de terres en zone agricole permanente touchée. Toutefois, les pertes de terres cultivées par rapport aux pertes de superficie dans les érablières sont plus élevées pour le tracé Est.

Le CRECA croit aussi que le promoteur devra réduire au minimum le déboisement des aires de travail et des chemins d'accès situés dans les érablières et dans les secteurs d'écosystèmes forestiers plus âgés. Enfin, le CRECA estime que le promoteur devra proposer une solution pour valoriser les volumes de bois qui seraient coupés pour la construction de l'autoroute.

2.2 Milieu humain

Cette section présente les avis du CRECA à l'égard de la protection du milieu humain, soit au niveau de l'alimentation en eau potable, du paysage, du climat sonore et du patrimoine.

2.2.1 Alimentation en eau potable

Le CRECA est d'avis qu'une étude exhaustive sur le puits municipal situé à 300 mètres en aval hydraulique de l'emprise routière devra être faite (aire d'alimentation et temps de transfert) puisqu'il présente « un risque de contamination et d'interception de la zone de décharge ». Advenant la contamination de ce puits, le CRECA recommande que le promoteur recrée un autre puits, tout dépendant de la situation ou du problème rencontré.

- « Vous parlez, dans le tracé Est, qu'il y a quatre (4) résidences sur la route Fraser, comme il y a eu une analyse détaillée pour le tracé Est, alors je sais que ces puits-là sont situés de quarante (40 m) à deux cent vingt mètres (220 m) de l'autoroute, il y a trois (3) ou quatre (4) résidences sur le rang Fraser qui sont situées de cent quatre-vingts (180 m) à quatre cents mètres (400 m) de l'autoroute, **mais il y a quand même aussi six (6) chalets dans le tracé Est qui n'auraient pas été comptabilisés et qui, à mon avis, sont aussi dans ces distances-là.** Et il y a toujours, dans le rang Saint-Charles, à la jonction du viaduc, deux, trois, quatre (2, 3, 4) ou même cinq (5) maisons qui sont à peu près dans ces distances-là. Je ne connais pas la distance qu'il faut avoir, là, j'ai vu quatre cents mètres (400 m), est-ce que c'est plus, je le sais pas. Mais ces résidences-là sont à peu près dans cette distance-là, moi c'est juste à l'échelle de nos petites cartes qu'on a. »

À la lumière des informations recueillies lors des séances d'informations publiques (paragraphe précédant), le CRECA est d'avis que lorsque le choix du tracé sera définitif, qu'il sera nécessaire de compiler les données concernant l'ensemble des puits sur le tracé choisi ainsi qu'au niveau du raccordement Sud (dans la municipalité de Notre-Dame-des-Pins) et du raccordement par la 74^e rue afin de déterminer les captages susceptibles d'être affectés quantitativement et qualitativement par le projet, mais aussi, pour valider le choix des puits cibles et, selon les puits à risques identifiés, réaliser une nouvelle campagne d'échantillonnage telle que définie dans le programme type de suivi environnement des puits du MTQ.

Le CRECA juge aussi qu'une aire de protection immédiate d'un rayon d'au moins 30 mètres autour de tout ouvrage de captage d'eau souterraine alimentant plus de vingt personnes doit

être établi, tel que prévu par le Règlement sur le captage des eaux souterraines, et ce, afin d'éviter la contamination de l'eau par le dépôt de matières.

2.2.2 Paysage

Le CRECA est d'avis que les mesures d'atténuation proposées comme « de minimiser le déboisement nécessaire à l'implantation de la route et favoriser l'intégration visuelle des talus en créant des pentes permettant la renaturalisation, et ce, en continuité avec le caractère naturel du paysage qui encadre les vues des observateurs » et « de prévoir des aires de reboisement, et ce, afin d'éviter l'altération des champs visuels suite à l'insertion du raccordement de la 74^e rue dans le secteur de la 35^e rue » devront être respectées. Ces mesures pourraient s'appliquer à tous les secteurs altérés sur le plan visuel. Finalement, le CRECA croit que la renaturalisation du côté sud de l'emprise est une solution valable qui permettra d'adoucir l'impact visuel de la carrière pour les usagers du raccordement Sud via la 74^e rue.

2.2.3 Climat sonore

Le CRECA croit, en termes de santé des populations, qu'il est indispensable d'abaisser l'intensité sonore à des niveaux jugés acceptables. Si le Ministère s'aperçoit qu'il ne peut respecter les seuils acceptables lors de ces suivis, il est important que des écrans sonores (buttes antibruit) soient aménagés ou que d'autres solutions (acquisition ou déplacement) soient proposées afin de dédommager les résidences affectées, notamment dans le cas de la résidence située près du secteur Saint-Charles.

2.2.4 Patrimoine

Le CRECA est d'avis que le Ministère procède à l'évaluation patrimoniale du seul bâtiment susceptible de présenter un potentiel patrimonial, soit la résidence principale située sur le tracé du raccordement via la 74^e rue, compte tenu que les informations recueillies sont jugées insuffisantes.

2.3 Milieu socioéconomique

En ce qui a trait aux impacts sur le milieu socio-économique, le CRECA, n'ayant toutefois pas réalisé une analyse exhaustive en ce domaine, est d'avis que le Ministère devra respecter les échéanciers prévus, et ce, afin que le milieu des affaires puisse profiter de ce lien routier le plus rapidement possible. Nous estimons également que le promoteur devra compenser financièrement les propriétaires de lots boisés pour la perte éventuelle de leurs

investissements sylvicoles et acéricoles. De plus, le CRECA évalue que le promoteur devra mettre en place des chemins d'accès ou autres aménagements afin de dédommager les agriculteurs dans le cas du morcellement de leurs terres, et ce, afin de réduire au minimum les pertes de temps dues aux déplacements.

Enfin, dans le but d'éviter de restreindre les activités récréotouristiques dans le secteur à l'étude, notamment les activités liées aux véhicules hors route (motoneige, VTT, etc.), le CRECA est d'avis que le promoteur devra entreprendre des pourparlers avec les clubs ou autres associations de ce genre, et ce, le plus tôt possible pour éviter des conflits d'usage et/ou des pertes financières.

2.4 Phase de construction

La section quatre expose les avis du CRECA en matière de saine gestion des matières résiduelles, des activités situées près des carrières et des sablières et des sols contaminés.

2.4.1 Gestion des matières résiduelles

En matière de gestion durable des matières résiduelles, le CRECA est d'avis que le Ministère devrait prévoir (volume lieux et modes d'élimination) une manière durable de disposer des déchets générés lors de la construction, mais aussi, de réutiliser le plus de matériau possible, notamment par la mise place d'un plan de gestion et l'intégration de ces clauses dans les devis de construction.

2.4.2 Gestion des activités près des carrières et des sablières

Concernant la gestion des activités près des carrières et des sablières, le CRECA est d'avis qu'il aura lieu d'appliquer le principe de réciprocité dans le cas d'un rapprochement, et ce, en respectant la distance de 70 mètres, tel que prévu par l'article 18 du *Règlement sur les carrières et sablières*, comme mentionné par la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-nationale de la Chaudière-Appalaches du MDDEP.

2.4.3 Gestion des sols contaminés

En ce qui a trait à la gestion des sols contaminés, le CRECA est d'avis que le promoteur devra s'assurer, avant le début du chantier de construction, qu'aucun nouveau lot ne soit inscrit dans le répertoire GTC (en date du 1^{er} décembre il n'y en avait aucun) et advenant la découverte de tels sites, il sera nécessaire qu'il prévoie une étude de caractérisation du terrain de même qu'un plan de réhabilitation.

2.5 Phase d'exploitation

Cette section expose les avis du CRECA en termes de saine gestion des sels de déglacage, des abrasifs et des corridors autoroutiers.

2.5.1 Gestion des sels de déglacage et des abrasifs

Étant donné qu'il est un peu plus court de 800 mètres, le tracé Est nécessitera l'application d'une quantité moindre de sels de voirie. Toutefois, le CRECA est d'avis que le Ministère devra prendre toutes les mesures (ex. : drainage efficace) pour éviter l'accumulation de sel et la création de mares salines, mais aussi, le ruissellement des eaux chargées de sel, car ils pourraient engendrer des impacts négatifs au niveau des cours d'eau avoisinants, notamment dans le ruisseau Fraser. Nous croyons aussi nécessaire le nettoyage des fossés et des bassins de rétention afin d'y enlever les abrasifs.

Le CRECA est aussi d'avis que le Ministère devra se doter, d'ici 2008, d'un plan de gestion des sels de voirie tel que proposé par Environnement Canada, comme mentionné lors des séances d'informations publiques « *Le plan de gestion est en préparation et ça devrait être effectif autour de 2008* » étant donné que « *le promoteur juge l'impact d'importance moyenne, l'impact des sels de déglacage sur les cours d'eau (...) et qu'il mentionne qu'il n'existe pas de mesures d'atténuation applicables* . Ces mesures permettront de prévoir les concentrations de sels dans les bassins de rétention et les cours d'eau récepteurs et de déterminer l'impact réel.

2.5.2 Gestion écologique des corridors autoroutiers

Le CRECA est d'avis que le Ministère devra pratiquer la gestion écologique sur ce nouveau tronçon autoroutier afin de préserver la biodiversité locale.

2.6 Lutte aux changements climatiques

De plus, dans une perspective de développement durable et afin de participer à la lutte aux changements climatiques, le CRECA est d'avis que le prolongement de l'autoroute 73 devra être combiné à des mesures efficaces pour améliorer les services de transport collectif, mais aussi, pour favoriser l'augmentation de liens intermodaux pour le transport des marchandises et des personnes. Le CRECA croit que des actions à ce niveau sont nécessaires afin de réduire le nombre de véhicules sur les routes et ainsi contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

3. RECOMMANDATIONS

À la lumière des informations recueillies et de l'analyse présentée, et sous réserve du respect des avis qui y sont mentionnés, le CRECA juge recevable le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges. En résumé, voici les principales recommandations du CRECA en la matière :

1. Maintien de l'intégrité du milieu biophysique :

- a. Respecter le cadre de révision du Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État (RNI) du MRNF;
- b. Éviter le redressement des cours d'eau et les travaux dans le milieu humide du ruisseau Loubier et instaurer des mesures de compensation en cas de pertes d'habitats ou de rives;
- c. Respecter les périodes de restriction pour la faune (oiseaux et poissons) lors des différentes phases de construction;
- d. Préserver l'intégrité des habitats fauniques d'intérêt et, en cas de perte, les recréer;
- e. Compléter l'étude sur l'impact d'une barrière physique ou d'un filtre sur les déplacements des cerfs de Virginie pendant la période hivernale;
- f. Transplanter les thalles d'ails des bois si elles se retrouvent à l'intérieur des terrains acquis par le Ministère;
- g. Valoriser les volumes de bois coupés lors de la construction.

2. Respect du milieu humain :

- a. Suivre la qualité des puits individuels et municipaux;
- b. Créer des aménagements qui s'intègrent au caractère naturel du paysage, notamment dans les secteurs résidentiels;
- c. Construire des buttes antibruit ou autres mesures (acquisition ou déplacement) lors d'impacts jugés importants.

3. Harmonisation du projet au milieu socioéconomique :

- a. Dédommager financièrement les producteurs sylvicoles et acéricoles des pertes occasionnées par le déboisement;
- b. Construire des chemins d'accès ou autres aménagements pour réduire le temps de déplacement des producteurs agricoles.

4. Saines pratiques de gestion :

- a. Réaliser et mettre en œuvre un plan de gestion des matières résiduelles générées pendant la construction et intégrer les clauses au devis;
- b. Réaliser un plan de gestion des sels de déglacage et mettre en place de saines pratiques d'épandage d'ici 2008;
- c. Pratiquer la gestion écologique sur ce nouveau tronçon autoroutier.

5. Lutte aux changements climatiques :

- a. Mettre en place des liens intermodaux pour le transport des marchandises et des personnes.

CONCLUSION

En définitive, le CRECA souhaite que l'organisation du transport intègre de plus en plus efficacement les principes du développement durable, afin qu'elle concilie le respect de l'environnement, le dynamisme économique et le développement social, et ce, dans une perspective d'équité entre les individus et les générations.