



COBARIC
COMITÉ DE BASSIN DE LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE

**COMITÉ DE BASSIN DE LA RIVIÈRE
CHAUDIÈRE II (COBARIC II)**

Mémoire
déposé dans le cadre de la consultation publique sur le
prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre
Beauceville et Saint-Georges

3 novembre 2006

1. Le COBARIC

Le Comité de bassin de la rivière Chaudière (COBARIC) a été créé en 1994. Il avait alors comme mandat de proposer au ministre de l'Environnement et de la Faune une approche originale et novatrice de gestion intégrée de l'eau qui soit adaptée au contexte québécois. Le COBARIC devait établir le type d'organisation (agence, régie, table de concertation, etc.) qui pourrait être créée, de quels pouvoirs devrait-elle disposer, quels seraient son mode de fonctionnement et son financement. En mars 1996, le COBARIC déposait son rapport final dans lequel il faisait 7 recommandations au Ministre.

En septembre 1997, à la suite de l'acceptation par le gouvernement du Québec de 5 de ses 7 recommandations, le Comité de bassin de la rivière Chaudière II (COBARIC II) est créé. Il est incorporé en vertu de la partie III de la *Loi sur les compagnies* du Québec, c'est-à-dire qu'il possède le statut d'organisme à but non lucratif. À la suite de sa création, le COBARIC II signe une entente spécifique avec le gouvernement du Québec, le Conseil régional de concertation et de développement (CRCD) de Chaudière-Appalaches et le CRCD de l'Estrie.

En vertu de cette entente spécifique, le COBARIC II s'engage à :

- réaliser un schéma directeur de l'eau (SDE);
- soumettre une proposition de financement (cadre législatif, financier et opérationnel);
- conseiller le gouvernement sur des mécanismes de conciliation et d'harmonisation du SDE avec les pouvoirs municipaux et les schémas d'aménagement;
- consulter la population du territoire à l'égard du SDE et de la proposition de financement;
- remettre au ministère de l'Environnement du Québec (MENV) un rapport d'activités et un rapport financier vérifié par un comptable.

En 2000, le COBARIC II présente le rapport final de l'expérience pilote en quatre volumes :

- le volume 1 : La gestion intégrée de l'eau par bassin versant : une solution d'avenir pour le Québec;
- le volume 2 : Le schéma directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Chaudière (premier à être réalisé au Québec);
- le volume 3 : Le rapport de consultation;
- le volume 4 : Le rapport administratif.

À la suite de l'expérience pilote du COBARIC II, et d'audiences publiques sur la gestion de l'eau au Québec, le gouvernement du Québec lance, en novembre 2002, la Politique nationale de l'eau (PNE). La gestion intégrée de l'eau par bassin versant constitue l'un des piliers de cette politique. D'ailleurs, dans la PNE, le gouvernement du Québec, s'engage à soutenir financièrement et techniquement, 33 organismes de bassin versant pour autant de rivières jugées prioritaires, dont la rivière Chaudière (Gouvernement du Québec, 2002).

Avec la PNE, la mission du COBARIC II est d'organiser, dans une perspective de développement durable, la gestion intégrée de l'eau à l'échelle du bassin versant de la rivière Chaudière, couvrant une superficie de 6 682 km². Cette mission se base sur la mobilisation locale et régionale de tous les acteurs et usagers de l'eau; sur la coordination de l'ensemble des actions qui peuvent avoir un impact sur l'eau et les écosystèmes associés; de même que sur la participation de la population (MENV, 2004). Ainsi, le COBARIC agit en tant que table de concertation auprès des usagers de l'eau du bassin versant. Pour remplir sa mission, le COBARIC doit réaliser les mandats suivants:

- élaborer le Plan directeur de l'eau (PDE) en informant et en faisant participer la population (terminé en 2000);

- faire signer des contrats de bassin par les acteurs de l'eau concernés (mise en œuvre du plan d'action);
- suivre la mise en œuvre des contrats de bassin;
- mettre à jour le PDE;
- informer, outiller et sensibiliser de manière continue les différentes catégories d'acteurs de l'eau et la population du bassin versant;
- participer à la réalisation du plan de gestion intégrée du Saint-Laurent.

Le conseil d'administration du COBARIC est composé de 23 administrateurs et d'observateurs gouvernementaux. Les sièges sont occupés par le secteur municipal, économique et communautaire dans des proportions de 20-40%, afin d'assurer la représentativité de tous les acteurs de l'eau du bassin versant.

2. Intérêt du COBARIC envers le projet

Pour le COBARIC, la gestion intégrée de l'eau par bassin versant va au-delà de la simple dépollution des rivières, lacs et milieux humides; y sont intégrées la protection de la faune et la restauration des habitats, la protection des sources d'approvisionnement en eau potable, la protection de la santé publique, la sécurité des populations et de leurs biens face aux inondations, le développement récréotouristique, etc.

La gestion intégrée de l'eau par bassin versant vise la conciliation des usages de l'eau, l'objectif étant de permettre un développement harmonieux des communautés dans une perspective de développement durable. Depuis 12 ans, de nombreux intervenants (acteurs de l'eau) du bassin versant travaillent au sein du COBARIC à définir les outils et les modes d'application d'une gestion durable et intégrée de l'eau à l'échelle du bassin versant.

L'intérêt du COBARIC envers le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges s'explique en raison des impacts potentiels du projet sur le système hydrologique du bassin versant, mais également sur la faune et la flore aquatique, sur la sécurité publique (inondation) et la santé publique (contamination des sources d'approvisionnement en eau potable).

3. Préoccupations

Le COBARIC ne souhaite pas prendre position en faveur ou contre l'un des tracés proposés dans le cadre du présent projet, soit le tracé est et le tracé ouest, puisqu'il considère que le BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement) est l'instance appropriée pour recommander le choix d'un tracé plutôt qu'un autre à la suite de la consultation des principaux intéressés et de l'ensemble de la population, favorisant la conciliation des intérêts de chacun et la concertation des citoyens. Toutefois, le COBARIC souhaite rappeler au BAPE certains éléments à considérer avant de faire ses recommandations.

A) Sécurité publique

Le bassin versant est l'ensemble du territoire naturel d'écoulement des eaux. Il est délimité par les crêtes de montagne et les dénivellations du terrain. Ainsi, chacune des gouttes d'eau qui tombent à l'intérieur d'un bassin versant donné, va, au bout de son parcours, rejoindre un même cours d'eau principal avant de se jeter dans un bassin versant de niveau supérieur. À titre d'exemple, l'ensemble des eaux qui tombent à un endroit ou un autre des 6 682 km² qui constituent le bassin versant de la rivière Chaudière (Annexe 1 : Carte du bassin versant de la rivière Chaudière) arriveront éventuellement dans la rivière Chaudière avant de se jeter dans le fleuve Saint-Laurent.

Le COBARIC souhaite rappeler l'importance de tenir compte des impacts du projet au point de vue hydrologique non pas seulement sur la portion du territoire qui fait l'objet du présent projet, c'est-à-dire entre Beauceville et Saint-Georges, mais bien sur l'ensemble du bassin versant de la rivière Chaudière se trouvant dans le secteur aval de Saint-Georges, et ce, jusqu'à l'embouchure de la rivière Chaudière.

La rivière Chaudière est reconnue pour ses inondations en eaux libres qui se produisent principalement dans le secteur des eaux mortes, situé entre Saint-Georges et Scott. Ce sont les caractéristiques physiques du bassin versant de la rivière Chaudière qui sont responsables de ces inondations. La pente très faible de la rivière Chaudière dans le secteur des eaux mortes fait en sorte que la capacité d'évacuation de la rivière est inférieure à celle de ses tributaires qui ont une pente beaucoup plus élevée. Le secteur entre Saint-Georges et Scott agit donc comme un réservoir qui se remplit en période de crues, provoquant des inondations. (COBARIC, 2000)

Par conséquent, on peut croire que même si peu d'impacts sont prévus quant à l'augmentation des débits pouvant provoquer des inondations dans le secteur entre Beauceville et Saint-Georges, il est probable que les débordements se produisent en aval de ce secteur.

Recommandation 1

Considérer les impacts probables de l'autoroute sur l'augmentation des débits dans les affluents de la rivière Chaudière et la rivière Chaudière elle-même afin de prévenir les risques d'inondation dans le secteur du bassin versant de la rivière Chaudière se trouvant en aval de Saint-Georges, et ce, jusqu'à l'embouchure.

Comme il est mentionné dans un rapport de TECSULT produit en 1994, la préoccupation première de celui qui améliore une route, c'est d'en évacuer l'eau le plus rapidement possible pour des raisons de sécurité routière (TECSULT, 1994). Ainsi, le COBARIC croit qu'il est nécessaire de prévoir des mesures afin d'augmenter le temps nécessaire aux eaux qui seront évacuées de l'autoroute avant d'atteindre la rivière Chaudière. Les eaux qui ne s'infiltrent plus dans le sol en raison du pavage de la route, sont évacuées par le biais de ponceaux et arrivent beaucoup plus rapidement dans les affluents de la rivière Chaudière ou dans la rivière Chaudière elle-même. L'augmentation des débits en raison de la non-infiltration des eaux risque éventuellement de se traduire par des inondations.

Recommandation 2

Augmenter le temps de transition de l'eau entre l'autoroute et les affluents de la rivière Chaudière et la rivière Chaudière elle-même de sorte à étaler l'augmentation de débits dans le temps et à prévenir les augmentations subites du niveau de l'eau.

Il est reconnu par la communauté scientifique que des changements climatiques sont actuellement en cours à l'échelle mondiale et que les événements dit rares ou centenaires se produiront plus fréquemment. Ainsi, on peut croire que les pluies diluviennes et abondantes que l'on a connues occasionnellement au cours des derniers siècles, pourraient devenir la norme dans les années à venir. Un facteur de sécurité tenant compte des changements probables quant à la quantité et aux fréquences des précipitations devraient être pris en compte dans le calcul des débits servant à prévoir des mesures d'atténuation pour contrer les inondations, notamment la taille des bassins de rétention.

Recommandation 3

Dans les calculs servant à prévoir l'augmentation des débits dans les affluents de la rivière Chaudière et dans le rivière Chaudière elle-même, utiliser un facteur de sécurité permettant de tenir compte des changements climatiques.

Finalement, lors de la construction d'une route, les risques d'érosion sont importants (TECSULT, 1994). Le transport de sédiments lié à l'érosion en cours de construction pourrait augmenter les risques d'inondation par une diminution de la profondeur du lit de la rivière aux endroits où les sédiments s'accumulent.

Recommandation 4

Prévoir des mesures pour contrer l'érosion pendant la phase de construction de l'autoroute afin d'éviter l'ensablement du lit du cours d'eau récepteur.

B) La faune et la flore aquatique

La construction d'une autoroute produit des impacts sur la faune et la flore aquatique, en ce sens, qu'elle modifie ou détruit leur habitat en raison des ouvrages nécessaires pour traverser les cours d'eau, modifiant le lit et les berges des cours d'eau. Ces ouvrages peuvent également modifier les conditions d'écoulement de l'eau, affectant ainsi le milieu de vie de plusieurs espèces, leur mode de vie étant parfois lié aux conditions d'écoulement de l'eau, voir la vitesse d'écoulement de celle-ci. Dans certains cas, les ouvrages constituent également un obstacle à la migration des espèces.

Les travaux peuvent créer une détérioration de la qualité de l'eau par une augmentation de la turbidité en raison de l'érosion. Les matières minérales et organiques qui se retrouvent dans l'eau en plus grande quantité en raison de l'érosion peuvent être nuisibles à certaines espèces de la faune et de la flore aquatique.

Par ailleurs, pendant la construction de l'autoroute, le transport de sédiments peut provoquer l'ensablement subséquent du lit du cours d'eau ce qui produit des impacts sur la faune et la flore aquatique par la modification du substrat.

Finalement, il importe de mentionner que les sels de déglacage utilisés pour l'entretien des routes en hiver ont un impact important sur la qualité de l'eau et par conséquent, sur la faune et la flore aquatique. Il faut donc faire un usage adéquat des ces produits de sorte à assurer la sécurité des usagers de la route tout en limitant les impacts potentiels des sels sur la faune et la flore aquatique.

Recommandation 5

Prévoir des mesures qui permettront de diminuer les impacts de l'autoroute pendant et après sa construction sur la faune et la flore aquatique, en prévoyant des bassins de sédimentation pour diminuer l'augmentation de la turbidité de l'eau, des ouvrages pour contrer l'érosion, des travaux d'aménagement permettant de remplacer les habitats fauniques et floristiques perdues et prévoir une utilisation rationnelle des sels de déglacage.

C) La santé publique

Les sels de déglacage utilisés pour l'entretien de la chaussée migrent dans le sol et peuvent éventuellement contaminer les sources d'approvisionnement en eau potable des citoyens dont les puits se trouvent à une certaine distance de l'autoroute.

De plus, certains puits pourraient être affectés pendant les travaux en raison du dynamitage.

Recommandation 6

Prévoir un suivi d'au moins 5 ans des sources d'eau potable qui risquent d'être contaminées par les sels de déglacage et préparer un plan d'approvisionnement en eau potable de rechange et à long terme pour subvenir aux besoins de la population dans le cas où leur source d'eau serait contaminée.

4. Conclusion

En conclusion, le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges aura inévitablement des répercussions importantes sur la société, l'environnement et l'économie du bassin versant de la rivière Chaudière, et ce, tant pour les générations actuelles que pour les générations futures. Il est donc impératif que le choix d'un tracé pour le prolongement de l'autoroute repose sur une vision à long terme qui s'inscrit dans une optique de développement durable.

Références

COBARIC, 2000. *Le schéma directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Chaudière* : Rapport final. Volume 2. 39 pp.

Gouvernement du Québec, 2002. *Politique nationale de l'eau : L'eau. La vie. L'avenir.* 94 pp.

MENV (Ministère de l'Environnement du Québec), 2004. *Cadre de référence pour les organismes de bassins versants prioritaires,* 20 p.

TECSULT, 1994. *Étude de modélisation du bassin versant de la rivière Chaudière.* Rapport final. 95 pp. et annexes.

Annexe 1 : Carte du bassin versant de la rivière Chaudière

