

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES SÉPARÉES DE LA ROUTE 175 ENTRE LES KILOMÈTRES 60 ET 84, MUNICIPALITÉ DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY

Étude d'impact sur l'environnement

RAPPORT ADDENDA N° 3 – RÉPONSES AUX QUESTIONS DU MENV

Juillet 2004

N° projet : 3910-01-AC04

N/Réf. : 852144-100-ENV-0005 00

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES SÉPARÉES DE LA ROUTE 175 ENTRE LES KILOMÈTRES 60 ET 84, MUNICIPALITÉ DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY

Étude d'impact sur l'environnement

RAPPORT ADDENDA N° 3 – RÉPONSES AUX QUESTIONS DU MENV

Vérifié par :

Christian Gagnon, biologiste
Chargé de projet

Dessau-Soprin inc.
1220, boul. Lebourgneuf, bureau 300
Québec (Québec) Canada G2K 2G4
Téléphone : (418) 626-1688
Télécopieur : (418) 626-5464
Courriel : quebec@dessausoprin.com
Site Web : www.dessausoprin.com

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
N° DE RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION ET/OU DE L'ÉMISSION
0A	Mai 2004	Addenda - Réponses aux questions du MENV
00	Juillet 2004	Addenda n° 3 – Réponses aux questions du MENV

Ce document d'ingénierie est l'œuvre de Dessau-Soprin et est protégé par la loi. Il est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Dessau-Soprin.

Juillet 2004

N° projet : 3910-01-AC04

N/Réf. : 852144-100-ENV-0005 00

Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec

Claude Sirois	Aménagiste, chargé de projet, étude environnementale
Denis Vaillancourt	Ingénieur, chargé de projet
Maryse Hamel	Aménagiste
Yves Bédard	Biologiste
Marcel Gagné	Ingénieur
Marie Nolet	Architecte paysagiste
Martin Lafrance	Biologiste

Dessau-Soprin inc.

Christian Gagnon	Biologiste, chargé de projet
Marcel Proulx	Biologiste
Michel Germain	Géographe, M.Sc.
Dominique Leclerc	Ingénieure acousticienne, chargée de discipline
Stéphane Pepin	Technicien en acoustique
Ginette Borduas	Aménagiste du territoire
Johanne Boulanger	Cartographe / infographe
Nathalie Loubier	Secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1 INTRODUCTION.....	1
2 QUESTIONS ET COMMENTAIRES	2
2.1 JUSTIFICATION DU PROJET	2
Question 1.....	2
Question 2.....	4
2.2 DESCRIPTION DU PROJET	6
Question 3.....	6
Question 4.....	8
2.3 HYDROGRAPHIE ET HYDROLOGIE.....	9
Question 5.....	9
Question 6.....	11
Question 7.....	11
2.4 QUALITÉ DE L'EAU.....	12
2.4.1 Perturbation lors de la construction	12
Question 8.....	12
Question 9.....	12
Question 10.....	13
2.4.2 Perturbation lors de l'exploitation	13
Question 11.....	13
2.5 MILIEUX HUMIDES (MARAIS, MARÉCAGE ET TOURBIÈRE)	14
Question 12.....	14
Question 13.....	16
2.6 FAUNE AQUATIQUE	17
Question 14.....	17
Question 15.....	17
Question 16.....	18
Question 17.....	18
Question 18.....	19
Question 19.....	19
Question 20.....	21
2.7 FAUNE TERRESTRE	21
Question 21.....	21
2.8 ESPÈCES FAUNIQUES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE DÉSIGNÉES MENACÉES OU VULNÉRABLES	22
Question 22.....	22
2.9 LE CLIMAT SONORE.....	24
Question 23.....	24

TABLE DES MATIÈRES

Question 24.....	24
Question 25.....	25
Question 26.....	27
Question 27.....	28
Question 28.....	29
Question 29.....	30
Question 30.....	31
2.10 PLAN DES MESURES D'URGENCE	32
Question 31.....	32
Question 32.....	33
2.11 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE.....	34
Question 33.....	34
2.12 PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL	36
Question 34.....	36
2.13 ADDENDA NO 1 - INVENTAIRES COMPLÉMENTAIRES DE L'AVIFAUNE ET DE SON HABITAT.....	37
Question 35.....	37
Question 36.....	38
2.14 QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE PRÉCISION	38
P. 3-1	38
P. 3-2	38
P. 3-10	39
P. 3-10	40
P. 3-22	40
P. 3-22	41
Carte 3-2.....	41
P. 3-29	42
P. 3-35	42
P. 3-41	43
P. 3-44	44
P. 3-47	44
P. 3-70	45
P. 3-71	46
P. 3-73	46
P. 4-14	47
P. 4-15	48
P. 5-1	49
P. 5-29	50
Carte 6-1	51
3 MODIFICATIONS AU TRACÉ.....	53
3.1 DESCRIPTION DES MODIFICATIONS AU TRACÉ ET SUR LES IMPACTS	53

TABLE DES MATIÈRES

3.1.1	Secteur rues de la Randonnée / Touraine et du parc du mont Wright (km 62+000 à 63+800).....	53
3.1.2	Secteur du camping Stoneham (km 64+600 à 66+600).....	54
3.1.3	Échangeur à la rue Saint-Edmond (km 66+700).....	54
3.1.4	Secteur du croisement de l'autoroute 73 et de la route 175 (km 68+500 à 69+100)...	55
3.1.5	Secteur de l'échangeur donnant accès au parc national de la Jacques-Cartier (km 75+000).....	55
4	RÉSUMÉ DES SÉANCES D'INFORMATION PUBLIQUES	56
5	NOTES ET PRÉCISIONS	61
5.1	RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 175 CÉDÉE À LA MUNICIPALITÉ.....	61
5.2	TERMES UTILISÉS POUR DÉSIGNER LES DIFFÉRENTS TYPES DE ROUTE.....	61
5.3	SECTIONS-TYPES DE LA ROUTE 175	62
5.4	MODIFICATIONS DEMANDÉES PAR LA SEPAQ	62
6	BIBLIOGRAPHIE	65

Annexe 1	Carte des zones inondables
Annexe 2	Programme de compensation
Annexe 3	Réponses aux demandes d'information sur les espèces menacées
Annexe 4	Inventaire du climat sonore de 1996
Annexe 5	Note de Dessau-Soprin 17 janvier 2003
Annexe 6	Méthodologie de l'étude de pollution sonore pour les infrastructures routières existantes (pages 7 et 8)
Annexe 7	Méthodologie de l'étude de pollution sonore pour des infrastructures routières existantes (pages 5 et 20)
Annexe 8	Étude d'impact déposée en novembre 2003 – annexe 10
Annexe 9	Politique sur le bruit routier (page 9)
Annexe 10	Réponses aux demandes d'information sur les écosystèmes forestiers exceptionnels
Annexe 11	Inventaires des milieux biologique et humain
Annexe 12	Liste des inclusions et des exclusions à la zone agricole permanente (CPTAQ) dans la MRC La Jacques-Cartier
Annexe 13	Procédure d'acquisition d'immeubles

Liste des figures

Figure 2-1	Coût de transport par unité – Relation entre la distance, les coûts et le choix modal.....	5
------------	--	---

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux

Tableau 2-1	Comparaison des quantités de fondants et des abrasifs utilisés avant et après la réalisation du projet	8
Tableau 2-2	Niveaux et débits de récurrence de la rivière des Hurons et du ruisseau Taché.....	10
Tableau 2-3	Nombre et pourcentage de résidences par catégorie de niveau de gêne - Climats sonores route actuelle 2002 et projetée 2018.....	30

1 INTRODUCTION

Ce document présente les réponses aux questions et commentaires posés par le ministère de l'Environnement du Québec (MENV) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84.

Les réponses sont intégrées dans le même format que celui transmis par le Ministère. La numérotation des questions a également été conservée. Les questions sont présentées en italique gras afin de les distinguer des réponses.

2 QUESTIONS ET COMMENTAIRES

2.1 JUSTIFICATION DU PROJET

Question 1

Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées entre les kilomètres 68 et 84 ne serait pas justifié selon les conclusions de deux études commandées par le MTQ (Le Groupe L.C.L. inc., 1991 et Coentreprise B.U.C., 1999). Ces études recommandent plutôt un plan d'intervention qui consiste en la construction de voies de dépassement, la correction de courbes et le réaménagement d'intersections à différents endroits. Quelles sont les raisons qui justifient l'abandon de ce plan?

Le 22 août 2002, les Premiers ministres du Québec et du Canada ont annoncé conjointement l'aménagement de la route 175 à quatre voies séparées entre Québec et Saguenay. Tout récemment, le 7 mai 2004, les deux Premiers ministres ont réitéré cette position de réaliser ce lien routier à quatre voies séparées. Par la réalisation de ce projet, les deux gouvernements ont comme objectif de favoriser le développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean en facilitant les échanges entre cette région et les grands centres.

Pour ce faire, les deux gouvernements sont d'avis que la réalisation d'une route à quatre voies séparées entre Québec et Saguenay permettra d'assurer une bonne fluidité de circulation entre les deux régions et d'améliorer la sécurité sur cette route jugée dangereuse par plusieurs.

Afin de conserver les mêmes niveaux de fluidité et de sécurité partout sur la route 175 entre Québec et Saguenay, il faut s'assurer que l'intervention qui sera réalisée à Stoneham-et-Tewkesbury entre les kilomètres 60 et 84, s'intègre bien au concept global du projet et prenne en compte les interventions qui sont prévues au sud et au nord. Entre les kilomètres 54 et 60 au sud, l'autoroute à deux voies sans accès avec échangeurs étagés, construite en

1994, sera complétée à quatre voies séparées à l'automne 2004. Au nord, étant donné le faible nombre d'accès et les débits de circulation moins élevés, on prévoit plutôt aménager une route à quatre voies séparées avec des intersections à niveau. Il faut donc que l'intervention à Stoneham puisse faire efficacement le lien entre les sections de cette route situées au nord et au sud tout en répondant aux objectifs de fluidité et de sécurité.

Dans ce contexte, le Ministère considère que la meilleure solution consiste premièrement à prolonger l'autoroute 73 en contournement, de la route 371 (km 60) jusqu'à l'accès au parc national de la Jacques-Cartier (km 76). Le prolongement de l'autoroute dans ce secteur permettra d'aménager un nouvel axe de transit sans accès, sauf ceux qui sont prévus aux échangeurs, de diviser la circulation de transit et la circulation locale et de maintenir ou améliorer la qualité de vie de plusieurs résidants du secteur. En fait, l'autoroute est le type d'aménagement qui présente les meilleures caractéristiques en terme de sécurité routière. En diminuant les potentiels de conflits, il permettra de réduire considérablement le nombre d'accidents.

Il y aurait ensuite une transition de l'autoroute vers la route à quatre voies séparées juste au nord de l'échangeur prévu pour l'accès du parc national de la Jacques-Cartier. Les accès seraient permis le long de cette route à quatre voies séparées, qui se prolonge jusqu'à l'entrée de la réserve faunique, limite nord du présent projet. Le faible nombre d'accès et de résidences en bordure de la route 175 au nord du kilomètre 76 fait en sorte que l'aménagement d'une route à quatre voies séparées offre une géométrie satisfaisante dans ce secteur pour bien répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de la fluidité. De plus, la réglementation municipale présentement en vigueur permet de limiter l'émergence de nouveaux accès. Cette configuration permet aussi de limiter les coûts de réalisation.

Question 2

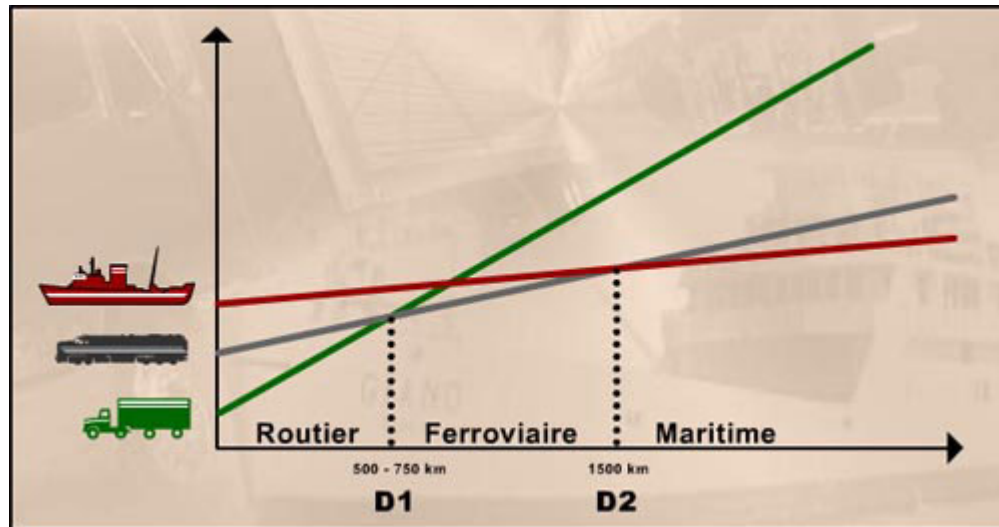
Compte tenu de l'engagement du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'initiateur doit expliquer la façon dont l'aménagement d'une route à quatre voies divisées se justifie par rapport au développement du transport des marchandises par voies maritime ou ferroviaire.

La réalisation de cette route a effectivement comme objectif de faciliter le transport de marchandises, mais aussi celui d'améliorer la fluidité et la sécurité pour le transport des personnes. Ce projet concorde bien dans la mission du Ministère qui est d'« Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. »

Le développement du transport des marchandises par voie maritime et ferroviaire n'a pas été étudié comme tel dans le cadre de ce projet puisque les annonces conjointes des deux Premiers ministres concernaient l'aménagement d'une route à quatre voies séparées entre Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Cependant, il est tout de même important de mentionner que le choix modal pour le transport de marchandises est influencé par plusieurs éléments, entre autres, la nature des biens transportés, les infrastructures de transport et de transbordement disponibles entre l'origine et la destination ainsi que leur efficacité. De plus, les coûts de transport, qui sont fonction de la distance à parcourir, influencent beaucoup le choix d'un mode de transport (voir figure 2-1). En effet, le transport routier est habituellement le mode de transport le moins coûteux sur les courtes distances (moins de 500 à 750 kilomètres) alors que le train et le bateau sont plus économiques sur de plus longues distances (entre 750 et 1 500 kilomètres pour le train et plus de 1500 kilomètres pour le bateau) (CETI, 2004). Il y a donc plusieurs éléments à prendre en considération pour évaluer le potentiel d'intermodalité dans une région comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Figure 2-1 Coût de transport par unité – Relation entre la distance, les coûts et le choix modal



Source : http://www.transportintermodal.com/fiches_tech/fiche_techniques.html

Même si le Ministère n'a pas un portrait précis de la situation du transport de marchandises au Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'enquête sur le camionnage (MTQ, 2003), réalisée par le ministère des Transports en 1999, apporte quelques informations. En effet, l'étude démontre qu'environ 52% des camions qui sont originaires de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont comme destination les régions de Québec et de Chaudière-Appalache. De plus, près du deux-tiers (65%) de tous les camions qui sont originaires du Saguenay-Lac-Saint-Jean parcourent moins de 400 kilomètres pour arriver à destination.

Comme les modes de transport ferroviaire et maritime ne sont pas très compétitifs sur de courtes distances, le potentiel de transfert modal pourrait être assez limité dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. De plus, l'intermodalité (c'est-à-dire la combinaison de plusieurs moyens de transport, par exemple le camion sur train), ne peut représenter une solution économiquement viable pour ce tronçon. En effet, le volume de marchandises transportées

en un seul voyage est beaucoup trop imposant pour que l'intermodalité soit rentable dans le marché du transport des marchandises du Saguenay-Lac-Saint-Jean (AQTR, 1999). Finalement, il n'existe pas actuellement de lien ferroviaire direct entre le Saguenay-Lac-Saint-Jean et Québec (la voie ferrée relie Jonquière et la Mauricie).

Donc, même en mettant en place des incitatifs à l'intermodalité et au transfert vers le ferroviaire et le maritime, le camionnage devrait demeurer important sur la route 175, entre autres, à cause des courtes distances parcourues par la majorité des camions qui desservent le Saguenay-Lac-Saint-Jean et aussi à cause du marché de la livraison basé sur le « juste à temps ».

En somme, même s'il y avait un certain transfert modal vers le ferroviaire ou le maritime, le projet de réaménagement de la route 175 serait tout de même retenu puisque la réalisation de ce projet est également motivée par l'amélioration de la fluidité et de la sécurité pour le transport des personnes.

2.2 DESCRIPTION DU PROJET

Question 3

La description du projet est trop sommaire. Bien que nous concevions que le tracé soumis à l'étape de l'étude d'impact soit probablement modifié quelque peu lors de l'étape de réalisation des plans et devis, nous estimons que l'initiateur doit détailler plus exactement, dès cette étape, les caractéristiques techniques, et ce, particulièrement en précisant :

- *la longueur des tronçons de routes abandonnés ou déplacés;*
 - Entre les km 60 et 75,3 : La route 175 sera remise à la municipalité et deviendra locale à cause de la construction de l'autoroute de contournement.
 - Entre les km 75,3 et 76,3 : La future route à quatre voies séparées sera localisée à l'est de la route 175 actuelle. Cette dernière sera détruite et restaurée.

- Entre les km 76,3 et 84 : La future route 175 sera construite dans l'axe de la route 175 actuelle. Les petites sections de la route qui ne seront pas utilisées seront également restaurées.
- ***l'emplacement, la longueur et la superficie des remblais dans les différents plans d'eau et cours d'eau;***
 - Remblais dans un lac artificiel au km 60+450 : superficie d'environ 1 500 m².
 - Un cours d'eau intermittent devra être relocalisé le long de la route 175 entre les kilomètres 71+900 et 72+350.
 - Remblais dans le ruisseau Taché au km 74+900 : le ruisseau sera réaménagé sur une longueur de 600 mètres par une largeur d'environ 10 mètres pour une superficie totale d'environ 6 000 m².
- ***l'emplacement des structures (batardeaux, ponts et ponceaux) sur les cours d'eau et plans d'eau;***
 - Actuellement, il y a quatre ponts et 81 ponceaux transversaux à l'entretien du Ministère sur la route 175 entre les kilomètres 60 et 84. Le nombre total de ponts et ponceaux sur le tracé projeté devrait être à peu près semblable. Il y aurait trois ponts traversant des cours d'eau majeurs, soit à la rivière des Hurons au km 66+825, à la rivière Noire au km 69+800 et au ruisseau Taché au km 75+150. De plus, 16 ponceaux traversant des cours d'eau moyens seront installés et plusieurs autres ponceaux de cours d'eau mineurs.
- ***la localisation des bancs d'emprunt déjà en exploitation sur la route 175 d'où proviendront les matériaux pour les remblais et la structure de la chaussée;***
 - Cette information sera disponible lors de la réalisation des plans et devis.
- ***la localisation des endroits autorisés qui recevront les déblais et débris de béton;***
 - Cette information sera disponible lors de la réalisation des plans et devis.
- ***le réaménagement de l'accès au parc national de la Jacques-Cartier avec la relocalisation du poste de perception.***

- Le réaménagement de l'accès au parc de la Jacques-Cartier n'est pas encore tout à fait complété et demande à être validé par les gestionnaires du parc, ce qui sera fait dans les prochaines semaines. Depuis le dépôt de l'étude d'impact en novembre 2003, quelques modifications ont été apportées à l'échangeur du parc de la Jacques-Cartier, tel qu'indiqué à la section 3.1.5 du présent document et aux cartes 3-2 (milieu biophysique) et 3-4 (milieu humain). L'échangeur en losange fera en sorte qu'il sera possible de recevoir une plus longue file d'attente sur la voie d'accès au parc que dans le concept de novembre 2003. De plus, il est possible que le poste de perception puisse demeurer au même endroit.

Question 4

Est-ce que l'initiateur peut indiquer les quantités de fondants et d'abrasifs qui seront utilisés annuellement et dans quelle proportion ils augmenteront par rapport à la situation actuelle?

Le tableau suivant indique les quantités de fondants et d'abrasifs utilisés actuellement et les quantités prévues après la réalisation du projet.

Tableau 2-1 Comparaison des quantités de fondants et des abrasifs utilisés avant et après la réalisation du projet

Sections de route	Fondants	Abrasifs
Situation actuelle		
Route 175 – km 60 à 84	1 650 tonnes	1 075 tonnes
Situation future		
Autoroute 73 (km 60 à 76) et route 175 (km 76 à 84)	2 600 tonnes	1 650 tonnes
Route 175 locale (km 60 à 76)	240 tonnes	320 tonnes
Total	2 840 tonnes	1 970 tonnes
Pourcentage d'augmentation	72 %	83 %

2.3 HYDROGRAPHIE ET HYDROLOGIE

Question 5

Selon l'étude d'impact, outre la construction de ponts et ponceaux sur des cours d'eau, des travaux de remblais majeurs et d'excavation sont prévus :

- *dérivation de sections de la rivière Noire près du chaînage 68+750;*
- *dérivation du ruisseau Taché près du chaînage 75+000;*
- *Empiètement sur la bande de protection des rives de la rivière des Hurons entre les chaînages 65+000 et 66+000.*

Comme ces interventions sont susceptibles de modifier le régime hydrique et de nuire à la libre circulation des eaux en période de crues, l'initiateur doit définir la ligne des hautes eaux printanières, le régime hydrologique, les niveaux et les débits de récurrence (20 à 100 ans) pour les rivières Hurons et Cachée et le ruisseau Taché. Ces données peuvent être calculées en utilisant les données des stations voisines de la région.

Pour diminuer le temps d'intervention et éviter d'intervenir directement dans le lit des cours d'eau, est-ce que l'initiateur a prévu utiliser des ponceaux en arche préfabriqués pour traverser les petits cours d'eau?

Des modifications apportées au tracé depuis le dépôt de l'étude d'impact en novembre 2003 fait en sorte qu'il n'est plus nécessaire de dériver la rivière Noire (km 68+750) ni d'empiéter sur la bande riveraine de la rivière des Hurons (km 65+000 à 66+000). Par contre, il est toujours prévu de dériver le ruisseau Taché. La rivière Cachée, quant à elle, n'est pas touchée directement par les travaux.

Tableau 2-2 Niveaux et débits de récurrence de la rivière des Hurons et du ruisseau Taché

	Rivière des Hurons (km 66+825)	Ruisseau Taché (km 75+150)	Rivière Cachée (km 89+530)
Niveau de récurrence 2 ans* (ligne des hautes eaux printanières)	1,31 m	1,20 m	1,40 m
Niveau de récurrence 25 ans*	1,80 m	1,71 m	2,08 m
Niveau de récurrence 50 ans*	1,92 m	1,86 m	2,26 m
Niveau de récurrence 100 ans*	2,18 m	2,00 m	2,43 m
Débits de récurrence 25 ans	41,84 m ³ /s	20,04 m ³ /s	16,78 m ³ /s
Débits de récurrence 50 ans	46,36 m ³ /s	22,24 m ³ /s	18,90 m ³ /s
Débits de récurrence 100 ans	51,79 m ³ /s	24,81 m ³ /s	21,11 m ³ /s
Régime hydrologique	Écoulement rapide en cascade	Écoulement en chenal	Écoulement rapide en cascade

* Niveau en mètres par rapport à la profondeur du cours d'eau.

Par ailleurs, les ponts sont conçus pour des crues de récurrence de 100 ans, tandis que les ponceaux sont conçus pour des crues de récurrence de 50 ans. Les types de ponceaux utilisés seront identifiés lors de la réalisation des plans et devis. Les interventions seront réalisées de façon à ne pas modifier le régime hydrique des cours d'eau.

L'utilisation des ponceaux en arche nécessite des interventions majeures dans le cours d'eau lors de l'installation des fondations (semelles) qui servent d'appui à la structure. En effet, la mise en place des semelles, pour un ponceau en arche, requiert la reconstruction des approches et de façon générale, la surface perturbée dans le lit du cours d'eau est à peu près équivalente à celle correspondant à la mise en place d'un ponceau conventionnel.

D'autre part, l'arche réduit la section d'écoulement du cours d'eau lorsque le niveau atteint la portion supérieure du ponceau et présente des contraintes au niveau de l'écoulement du cours d'eau.

Question 6

L'échelle de la cartographie ne permet pas de localiser tous les petits cours d'eau. Est-il possible de les localiser sur une carte à plus petite échelle?

La cartographie a été réalisée à partir des cartes numériques du MRN à l'échelle 1 :20 000. Tous les cours d'eau présentés sur ces cartes ont été conservés y compris les cours d'eau intermittents. Ainsi, même si la carte est agrandie, il n'y aura pas plus de cours d'eau qui seront cartographiés.

Question 7

Les interventions prévues dans les zones inondables doivent être évaluées à la lumière des objectifs poursuivis par la Politique de protection des rives, du littoral et des zones inondables, adoptée en 1987 et modifiée en 1996, visant à maintenir et à améliorer la qualité des lacs et cours d'eau en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables.

La conception des aménagements est réalisée dans le respect de la Politique de la protection des rives et des plaines inondables, ainsi que du décret. Par conséquent, la route évite de longer les cours d'eau et demeure en dehors des zones inondables, sauf pour une bretelle de l'échangeur Saint-Adolphe, qui sera aménagée à la limite de la zone d'embâcle de la rivière des Hurons. Ces zones inondables correspondent aux zones identifiées par la MRC de La Jacques-Cartier (voir cartes à l'annexe 1) ou à une zone de grand courant, soit une zone pouvant être inondée par une crue de récurrence de vingt ans (0-20 ans) tel que définit par le décret concernant la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

2.4 QUALITÉ DE L'EAU

2.4.1 Perturbation lors de la construction

Question 8

L'initiateur a évalué un impact d'importance mineur pour la qualité de l'eau lors de l'étape de la construction. L'étude d'impact indique : « [...] les activités reliées aux opérations de remblai, de déblai et de nivellement rendront le sol sensible à l'érosion, ce qui pourraient entraîner une dégradation de la qualité de l'eau de surface et perturber le milieu aquatique.» (Étude d'impact, p. 5-6).

Pour contrôler la turbidité, l'initiateur prévoit les mesures d'atténuation dites particulières telles : la préservation d'une bande boisée et/ou arbustive naturelle entre le talus de remblai et les rives, la mise en place d'un fossé de captation des eaux de ruissellement, de bassins permanents et d'une barrière filtrante, à la base du talus de remblai afin d'éviter l'érosion des rives et la contamination des eaux des cours d'eau. L'initiateur doit présenter des renseignements supplémentaires en regard de l'implantation de ces mesures, notamment la fréquence d'entretien des fossés et des bassins et le calendrier de mise en place de ces mesures pendant la phase construction.

Les détails concernant l'utilisation des diverses techniques pour contrôler les sédiments (bassin, berme filtrante, barrière filtrante, bassin de rétention, etc.) seront présentés dans les plans et devis (installation et entretien).

Question 9

En ce qui concerne les matières en suspension, le critère à respecter utilisé par le ministère de l'Environnement (MENV) permet une augmentation maximale de 25 mg/l par rapport à la concentration naturelle pour la protection de la vie aquatique. L'initiateur doit s'engager à respecter ce critère et prévoir une surveillance environnementale lors de l'exécution des travaux en milieu aquatique.

L'atteinte de cette norme est peu réalisable dans le contexte d'une construction de route dans un secteur à haute teneur en argile et sachant que ces particules prennent 24 heures en eau calme pour se déposer. Aucun bassin ne sera suffisamment grand pour permettre la sédimentation de telles particules. Ces dernières ne se déposent d'ailleurs pas dans les cours d'eau.

Question 10

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) mentionne qu'il existe une exploitation piscicole localisée entre les chaînages 66+400 et 66+800. Étant donné que la qualité de l'eau est très importante pour ce type d'élevage, est-ce que l'initiateur a prévu des mesures de protection adéquate pour ce site?

La pisciculture est située à l'extérieur de la zone d'étude, en amont hydraulique de la zone des travaux. Par conséquent, il n'y a pas lieu d'appliquer de mesures d'atténuation particulières pour cet élément.

2.4.2 Perturbation lors de l'exploitation

Question 11

Pour atténuer l'impact de l'utilisation du sel de déglacage sur le milieu, il est notamment prévu de diriger les eaux vers les fossés et les cours d'eau en vue d'éviter l'accumulation des sels et, de ce fait, la formation de mares salines dans les zones mal drainées. L'aménagement de bassins de captage empierrés est également prévu par l'initiateur. La localisation précise de ces mesures, le détail de leur conception et de leurs modalités d'entretien doivent être présentés par l'initiateur.

Les bassins ne sont pas conçus pour capter les sels de déglacage mais plutôt pour protéger les sources d'eau potable de déversements accidentels d'hydrocarbures ainsi que pour écrêter les crues. En ce qui concerne les détails de conception des bassins de captage, il faut référer à l'annexe 14 de l'étude d'impact. Les détails additionnels seront fournis par le Ministère à l'étape des plans et devis.

2.5 MILIEUX HUMIDES (MARAIS, MARÉCAGE ET TOURBIÈRE)

Question 12

D'une manière générale, les milieux humides sont des habitats reconnus pour leur richesse écologique, leur biodiversité ou encore pour leur fonction d'épuration. Dans certain cas, ces habitats communiquent directement avec des cours d'eau ou des lacs et constituent, en certaines périodes de l'année, des habitats aquatiques tels que désignés par la définition légale de l'habitat du poisson, d'après la « Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. L'étude d'impact devra donc présenter ces différents milieux de façon plus détaillée et évaluer l'importance relative de ceux-ci dans la zone d'étude afin d'être en mesure de mieux apprécier les impacts du projet sur ces milieux.

Les zones humides présentes dans la zone d'étude sont principalement des aulnaies et peuvent à peu près toutes être utilisées pour la reproduction par les amphibiens.

Marécage dans le parc du Mont-Wright

Cette zone a été mentionnée dans l'étude d'impact et est localisée sur la carte 3-2 à la section 2-14 de ce document. Elle est représentée par un point sur la carte étant donné sa petite superficie. Ce marécage, qui n'est pas touché par le projet, est principalement utilisé comme aire de reproduction par les amphibiens et quelques oiseaux dont le Carouge à épaulettes.

Méandre abandonné de la rivière des Hurons

Le méandre abandonné est situé près du kilomètre 64 du côté ouest de la route 175. Sa superficie est d'environ 0,33 hectare. Le méandre n'est pas touché par le projet mais a été ajouté à la carte du milieu biophysique (carte 3-2).

Arbustales riveraines des rivières Noire et Cachée

Ces deux zones, sont déjà localisées sur la carte 3-2 du rapport d'étude d'impact, présentent des superficies de 4,02 hectares (rivière Noire) et de 5,68 hectares (rivière Cachée). Il est à noter que ces deux zones ne sont pas touchées par la réalisation du projet.

Zone marécageuse de la rivière Cachée (200 m au N-O du km 77)

Cette zone humide a une superficie d'environ 0,39 hectare et est principalement utilisée comme aire de reproduction par les amphibiens. Cette zone n'est pas touchée par le projet.

Milieus humides susceptibles d'être touchés par les travaux

Le Ministère devra empiéter sur une seule zone humide lors de la réalisation du projet, soit celle située en bordure du ruisseau Taché au sud de l'entrée du parc de la Jacques-Cartier.

C'est un secteur qui sera grandement perturbé puisque nous y aménagerons l'autoroute et des bretelles. Cette zone n'avait pas été identifiée comme milieu humide dans l'étude d'impact. Toutefois, après analyse de photos aériennes plus récentes et plus précises, un barrage de castor récent aurait inondé ce secteur.

On pourrait caractériser le ruisseau Taché en trois segments, de l'amont (au pont de la route 175) vers l'aval (jusque sous le pont de la voie d'accès au parc national de la Jacques-

Cartier). Il est à noter qu'une caractérisation plus complète de la section du cours d'eau détournée sera réalisée à l'été 2004.

1. Segment à écoulement moyen à rapide du ponceau de la route 175 jusqu'au barrage de castor;
2. Segment à écoulement lent où il y a le barrage de castor. Ce dernier coïncide avec la confluence d'un petit cours d'eau qui provient d'un ponceau de drainage sous la route 175 entre le ponceau du ruisseau Taché et l'entrée du parc national de la Jacques-Cartier ;
3. Segment à écoulement lent à moyen, méandreux et dont les berges et le substrat sont principalement sablonneux. C'est un milieu assez ouvert et propice à l'érosion.

Lors du réaménagement du ruisseau Taché, le Ministère en profitera pour recréer un milieu humide dans le secteur situé entre la future autoroute et la route 175.

Question 13

Selon les gestionnaires du parc national de la Jacques-Cartier, la relocalisation du poste de perception plus près de la rivière Cachée, occasionnerait un remblayage dans une zone mal drainée. Est-ce que ce remblaiement pourrait avoir des impacts sur l'ichtyofaune des rivières Cachée et Jacques-Cartier et est-ce que l'initiateur a envisagé d'autres alternatives?

La réalisation d'un échangeur en losange permet d'aménager la voie d'accès au parc sans remblayer dans cette zone mal drainée. Dans cette nouvelle option, il est fort probable que le poste de perception puisse demeurer au même endroit (voir section 3.1.5).

2.6 FAUNE AQUATIQUE

Question 14

Les spécialistes de la faune de la Société de la faune et des parcs (FAPAQ) constatent que les efforts en termes d'acquisition ou de mise à jour des connaissances concernant la faune et les habitats aquatiques sont nettement insuffisants. Une seule journée de terrain a été réalisée sur la rivière Noire et la rivière des Hurons afin de valider les habitats et le potentiel pour la faune ichthyenne. Aucune pêche électrique surtout dans les petits cours d'eau n'a été effectuée. Peut-on donner plus d'information sur la méthodologie utilisée afin de valider les habitats et le potentiel pour la faune ichthyenne. L'engagement de l'initiateur à réaliser un état de référence des principaux cours d'eau un an avant et un an après les travaux afin d'être en mesure de mieux évaluer les impacts réellement imputables aux travaux, est insuffisant.

Le principe de réaliser un état de référence un an avant et un an après la réalisation des travaux a été préalablement accepté verbalement par les spécialistes de la FAPAQ et du MPO en 2003. Cela permettra d'évaluer la qualité de l'habitat de même que son utilisation réelle par le poisson. La même évaluation sera faite après la construction pour évaluer l'impact réel des travaux.

Question 15

L'initiateur doit mentionner et prendre en considération dans son analyse que d'autres impacts pour les poissons sont fortement susceptibles d'être rencontrés durant, entre autres, la période de construction : mortalité directe, difficultés respiratoire, limitation de la migration et du déplacement des poissons, réduction de l'abondance et de la diversité de la nourriture, limitation de la visibilité, augmentation de la température de l'eau, obstacles physiques à la circulation des poissons, etc.

Globalement, le Ministère n'anticipe pas de mortalité de poissons lors des travaux. Des mesures d'atténuation seront appliquées de façon à ce que les effets soient atténués avant d'atteindre les cours d'eau. De plus, les travaux seront réalisés en dehors des périodes critiques pour l'omble de fontaine. Enfin, les poissons évitent généralement les zones de perturbation et la libre circulation des poissons ne sera en aucun cas interrompue.

Question 16

Il semble que certains tronçons de la route actuelle seront abandonnés. Est-ce que des habitats aquatiques sont impliqués par la démolition d'anciens ponceaux ou autres? Comment est-ce que les considérations environnementales seront prises en compte.

Tous les tronçons abandonnés seront restaurés. Ces travaux permettront ainsi de favoriser la récupération d'habitats fauniques, d'où un impact positif sur la faune et ses habitats.

Lors de la démolition d'anciens ouvrages d'art, les cours d'eau retrouveront un aspect naturel et les pentes stabilisées à l'aide de techniques de génie végétal. Au besoin, le cours d'eau pourra être détourné temporairement pour la durée des travaux.

Question 17

Les spécialistes de la FAPAQ mentionnent que les dates citées dans l'étude d'impact pour la restriction de travaux dans l'habitat du poisson ne sont pas bonnes. Il ne devrait pas y avoir de travaux effectués dans l'habitat du poisson du 15 septembre au 15 juin.

Autant que possible, le Ministère respectera la période du 15 septembre au 15 juin sans réaliser des travaux dans ou à proximité des cours d'eau. Cependant, cette importante restriction signifie qu'il ne reste qu'une période de trois mois par année pour réaliser les travaux dans ces secteurs. Comme les échéanciers sont très serrés pour la réalisation du

projet, il est possible que le Ministère doive amorcer des travaux avant le 15 juin. Une concertation avec les spécialistes de la FAPAQ pourrait alors être nécessaire afin que le Ministère puisse cibler les cours d'eau dont la sensibilité est supérieure.

Question 18

En ce qui concerne l'évaluation des impacts sur la faune aquatique et ses habitats, l'étude d'impact ne documente pas les impacts cumulatifs. Dans le contexte du présent projet, il nous apparaît nécessaire que l'initiateur complète l'évaluation des impacts sur cette composante, à la lumière des interventions passées ou futures du MTQ sur la route 175.

Le rapport est actuellement en préparation et contiendra l'analyse des effets cumulatifs de la route 175 entre les kilomètres 60 et 227.

Question 19

En ce qui concerne les pertes d'habitats du poisson, l'application du principe d'aucune perte nette d'habitat est privilégiée dans le cadre du traitement des dossiers dès qu'une perte d'habitat est appréhendée. Les sites considérés comme habitat du poisson sont définis comme suit dans le Règlement sur les habitats fauniques :

« 7^o un habitat du poisson » : [...] une plaine d'inondations dont les limites correspondent au niveau atteint par les plus hautes eaux selon une moyenne établie par une récurrence de deux ans ou un cours d'eau, lesquels sont fréquentés par le poisson; [...] »

L'initiateur indique que les travaux de terrassement et l'installation de ponts et de ponceaux aux traverses de cours d'eau impliquera l'aménagement de remblais susceptibles d'entraîner des perturbations ou des pertes d'habitats aquatiques utilisées pour la fraye ou l'élevage des poissons (p. 5-11). De plus, le projet prévoit le déplacement et la dérivation de tronçons de lit

de cours d'eau qui selon l'initiateur pourraient atteindre plusieurs dizaines de mètres pour un cours d'eau (p. 5-4 et 5-12).

Pour nous permettre de procéder à l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet en considérant l'objectif d'aucune perte nette d'habitat, l'initiateur doit évaluer d'une part, les pertes d'habitats engendrées par la construction de la route. Le résultat de l'exercice d'évaluation des pertes d'habitats doit être présenté en terme de superficies affectées. La perte totale doit être détaillée par type de cours d'eau et d'habitats (reproduction, alimentation et abri). De plus, s'il est possible, l'initiateur doit faire une évaluation quantitative des répercussions possibles sur la capacité de production en fonction des changements dans les caractéristiques biophysiques de l'habitat.

D'autre part, l'initiateur doit présenter les objectifs qu'il prévoit atteindre quant aux mesures requises en guise de compensation de ces pertes permanentes d'habitats, c'est-à-dire celles qui ne peuvent être atténuées, et présenter les avenues de solution possibles qu'il prévoit privilégier. Cet exercice a tout avantage à être effectué par l'initiateur en consultation avec les spécialistes de la Société de la faune et des parcs du Québec.

La plupart des informations seront présentées avec les plans et devis. Pour ce qui est de l'information détaillée sur les pertes d'habitats, elles seront compilées lors de la réalisation de l'état de référence. Pour l'ensemble du projet, la surface couverte par les ponceaux représente environ 1,35 ha, ce qui représente la surface potentielle perdue.

Un programme de compensation préliminaire, pour une surface équivalente, est présenté à l'annexe 2. Ce programme devra être approuvé par les représentants de la FAPAQ et du MPO.

Question 20

Le réaménagement de l'accès au parc national de la Jacques-Cartier impliquera la rectification du ruisseau Taché. Ce ruisseau est tributaire de la rivière Cachée et les gestionnaires du parc de la Jacques-Cartier sont préoccupés par l'impact de cette rectification sur l'ichtyofaune, en particulier sur le saumon.

Voir la réponse à la question 13. Des mesures sont prévues pour retenir les sédiments lors de la réalisation des travaux. Enfin, il est important de mentionner que le ruisseau sera reconstruit à sec. Lorsque complété, des mesures appropriées seront mises en œuvre lors de sa mise en eau afin de réduire l'entraînement de matières en suspension.

2.7 FAUNE TERRESTRE

Question 21

En ce qui concerne la grande faune et plus particulièrement l'orignal, l'initiateur a évalué comme majeur l'impact de l'augmentation du risque de collision avec la grande faune. Nous sommes également d'avis que des impacts relativement importants sont appréhendés en phase d'exploitation (utilisation d'abrasifs et création possible de salines, effet de cloisonnement généré par l'infrastructure routière). À la suite de l'application des mesures d'atténuation, l'initiateur qualifie l'impact résiduel d'importance moyenne.

Or, dans l'étude d'impact, aucun engagement ferme n'est énoncé quant à l'intention de réaliser ces mesures d'atténuation. En effet, d'une part, aux pages 5-9 et 5-10 de l'étude d'impact, l'initiateur identifie clairement ces mesures sans préciser d'intention quant à leur mise en place, et d'autre part, il est indiqué que ces mesures seront étudiées afin d'évaluer la possibilité de leurs installations.

Pour nous permettre de procéder à l'analyse de l'acceptabilité environnementale sur cet aspect du projet, l'initiateur doit préciser les mesures de prévention qui seront mises en place afin de diminuer les risques d'accident avec la grande faune.

Le Ministère va étudier la possibilité d'intervenir à l'extrémité nord du tracé entre les kilomètres 74 et 84. En effet, le Ministère confie présentement un contrat de services professionnels pour faire l'analyse détaillée de la situation et d'identifier les aménagements qui devraient permettre de prévenir les accidents avec la grande faune entre les kilomètres 74 et 84, en guise de complément à l'étude qui vient d'être menée à terme pour les kilomètres 84 à 227.

2.8 ESPÈCES FAUNIQUES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE DÉSIGNÉES MENACÉES OU VULNÉRABLES

Question 22

Il est rapporté dans l'étude d'impact que la grèbe esclavon, le faucon pèlerin, la grenouille des marais, la salamandre sombre du nord, le campagnol des rochers, le campagnol-lemming de Cooper figurent sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et ont un potentiel de présence dans la zone d'étude. Un inventaire est-il prévu avant le début des travaux pour statuer sur leur présence réelle?

Toutefois, la FAPAQ mentionne que ce n'est pas la salamandre sombre du Nord qui est l'espèce susceptible d'être désignée menacée mais plutôt la grenouille des marais. Elle a en effet été observée en pourtour des lacs aménagés au camping Stoneham. Il faudra donc ajouter cette espèce à la liste du tableau 3.8. Il faudrait également ajouter la couleuvre verte qui a été observée dans le parc de l'ancienne forêt du Mont Wright. De plus, il faudrait enlever le grèbe esclavon du tableau 3-14. Sa présence n'est pas potentielle car il n'y a aucun habitat pouvant l'accueillir. C'est un oiseau associé à des marais ou au fleuve dans notre région. Il faudrait aussi compléter le tableau par l'ajout de la musaraigne fuligineuse et la musaraigne pygmée.

Il n'y a pas d'inventaire supplémentaire de prévu pour ces espèces. Celles-ci ne se développent pas dans des habitats spécifiques très localisés. À l'inverse, les caractéristiques de leurs habitats se rencontrent fréquemment dans la zone d'étude. À titre d'exemple, mentionnons l'habitat de la salamandre sombre du Nord qui fréquente le bord des petits cours d'eau jonché de bois pourri ou des pierrailles recouvertes de mousse. Puisqu'on sait déjà que ces espèces peuvent être présentes et que leurs habitats sont un peu partout dans la zone d'étude, il n'est pas nécessaire d'effectuer d'autres inventaires.

Nous désirons mentionner que les informations fournies dans l'étude d'impact proviennent de la FAPAQ (CDPNQ) et de l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec (AARQ). Par ailleurs, la salamandre sombre du Nord fait partie de la liste des espèces menacées ou vulnérables telle que présentée sur le site de la FAPAQ, le 7 juillet 2004. À l'opposé, la couleuvre verte n'est pas mentionnée (voir annexe 3).

Toutefois, malgré les divergences dans les informations reçues, le tableau 3-14 de l'étude d'impact a été corrigé et est présenté ci-dessous.

Tableau 3-14 Espèces fauniques de la région susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables

Espèce	Nom scientifique	Localisation	Statut ²
Faucon pèlerin	<i>Falco peregrinus</i>	Saint-Adolphe	Vulnérable, menacée ³
Grenouille des Marais	<i>Rana palustris</i>	Camping Stoneham	Susceptible
Salamandre sombre du Nord	<i>Desmognathus fuscus</i>	Présence potentielle ¹	Susceptible
Campagnol des rochers	<i>Microtus chrotorrhinus</i>	Présence potentielle ¹	Susceptible
Campagnol-lemming de Cooper	<i>Synaptomys cooperi</i>	Présence potentielle ¹	Susceptible
Musaraigne fuligineuse	<i>Sorex fumeus</i>	Présence potentielle ¹	Susceptible
Musaraigne pygmée	<i>Microsorex hoyi</i>	Présence potentielle ¹	Susceptible
Couleuvre verte	<i>Opheodrys vernalis</i>	Présence potentielle ¹	Susceptible

¹ Non mentionné mais présentant un potentiel de présence dans la zone d'étude

² Selon le CDPNQ

³ Selon le COSEPAC

2.9 LE CLIMAT SONORE

Question 23

On mentionne à la page 2-34 que le MTQ a effectué un inventaire du climat sonore en 1996; pourrait-on avoir plus d'informations à ce sujet, notamment les points d'échantillonnage et les résultats obtenus? Est-ce que cet inventaire a été utile pour la présente étude? Est-ce que les résultats de 1996 corroborent ceux de 2002?

Cet inventaire réalisé en 1996, a été fait dans le cadre d'une étude d'impact pour le réaménagement de la route 175 dans son axe actuel.

À l'annexe 4 (Étude d'impact, oct.1997, pages 42 à 45), on retrouve les points d'échantillonnage et les résultats obtenus dans l'étude en question. Fait à noter, les résultats de l'échantillonnage corroborent les évaluations de l'étude de 2003, par contre le tracé des isophones figurant à l'étude de 1997 ne corroborent pas avec ceux de la présente étude.

Une analyse plus spécifique a donc été réalisée afin de comprendre cette différence (annexe 5, note de DESSAU, en date du 17 janvier 2003). Cette dernière serait probablement le résultat d'une erreur lors du montage en 1997 des cartes présentant les isophones.

Question 24

Aux pages 3-106 et suivantes on présente l'inventaire et la modélisation du climat sonore actuel. On constate que les relevés ont été réalisés à 8 endroits mais il y a eu une seule mesure (point 6) d'une durée de 24 h et deux mesures d'une durée de 3 h, les autres étant des mesures prises durant 1 h. Est-ce que le point 6 est vraiment représentatif de l'ensemble du projet? Est-ce suffisant? Est-ce que l'étude de 1996 complétait la situation?

Tel que spécifié dans la méthodologie présentée dans l'« Étude de pollution sonore pour des infrastructures existantes (avril 1989) », un relevé de 24 heures effectué dans la section homogène la plus représentative est suffisant. Pour les autres sections homogènes, un seul relevé d'une heure, à la 1^{ère} rangée de maison est également suffisant (annexe 6, Étude de pollution sonore pour les infrastructures routières existantes, Méthodologie, pages 7 et 8).

Le point de mesure numéro 6 est donc considéré comme représentatif de la zone d'étude du climat sonore, par la densité d'occupation du projet qui est relativement faible, et par l'organisation spatiale de cette résidence considérée par rapport à la route, c'est-à-dire en bordure de celle-ci.

Finalement, les mesures d'échantillonnage de l'étude de 1996 complètent et corroborent celles de l'étude de 2003 (voir également réponse à la question 23). De plus, la récente modélisation du climat sonore pour la situation actuelle a également été validée par ces différents relevés sonores réalisés sur le terrain.

Question 25

On constate que les indices statistiques demandés ont bien été fournis pour la durée des relevés réalisés; cependant, la cartographie isophonique pour la période nocturne n'a pas été fournie et la question des pointes de bruit semble aussi peu discutée. On peut difficilement connaître la situation pour la période nocturne souvent identifiée comme plus sensible. Peut-on avoir plus d'informations à ce propos?

Pour le ministère des Transports, l'analyse du climat sonore actuel présentée dans cette étude a été faite à partir de la méthodologie retenue dans l'« Étude de pollution sonore pour des infrastructures routières existantes (avril 1989) », et le paramètre de mesure utilisé est le L_{eq} basé sur une période de 24 heures (pages 5 et 20 de la méthodologie, annexe 7).

C'est présentement la méthodologie retenue par le Ministère pour pratiquement l'ensemble des études d'impact réalisées et actuellement en cours de préparation.

Toutefois, à partir du relevé sonore de 24 heures réalisé au point de mesure numéro 6, on peut constater que le niveau sonore ($L_{eq(1hr)}$, (pour une période d'une heure)) en bordure de la route demeure fort même en période nocturne, de 23 heures à 6 heures ($L_{eq(1hr)}$ variant entre 64 et 68 dBA), pour la première rangée de résidence. Pour la période de jour, de 6 heures à 23 heures, le $L_{eq(1hr)}$ est légèrement plus élevé et varie entre 67 et 69 dBA (annexe 8, Étude d'impact, nov.2003, annexe 10, page 1).

De plus, à partir du paramètre statique L1% (niveau atteint ou dépassé pendant 1% du temps de la période d'analyse, c'est-à-dire que durant 1% du temps, le niveau de bruit se trouve au-dessus de cette valeur et que durant 99% du temps, le niveau de bruit se trouve à un niveau inférieur à cette valeur) qui représente les pointes de bruit, celui-ci reste constant, entre 78 et 80 dBA, et ce pour les 24 relevés (moyenne d'une heure) du point de mesure numéro 6.

Pour les relevés de 3 heures et 1 heure on observe toujours la même constance au niveau des pointes de bruit, variant entre 78 et 82 dBA. Les pointes de bruit sont principalement causées par la circulation de camions lourds qui est aussi fréquente de jour que de nuit.

Question 26

Pour la modélisation, le faible écart entre les données mesurées et celles simulées semble valider le modèle informatique. Cependant, pourquoi indique-t-on (p. 3-117) que les simulations ont été effectuées à partir des DJME de l'an 2000 plutôt qu'à partir des comptages de 2002? Où étaient les points de comptage en 2000 dans le secteur qui est visé? Pourquoi ne pas utiliser les données de circulation dont il est question dans la section 2.2.2.2? De même, pourquoi utilise-t-on 90 km/h comme vitesse dans le modèle alors que dans la section 2.2.2.2 on mentionne que la vitesse du 85^e percentile est de 110 km/h? Quels seraient les effets de ces modifications sur le modèle? La section 2.2.2.2 mentionne aussi qu'il y a des pointes pouvant s'élever à 11 000 véhicules par jour, qu'elle serait la signification de cette circulation?

Les pointes de véhicules atteignant quelques 11 000 véhicules mentionnées à la section 2.2.2.2, ne sont pas représentatives car celles-ci n'ont lieu qu'à certaines périodes de l'année, soit pendant les journées fériées, ce qui n'est pas représentatif de la moyenne annuelle. (réf : page 2-19 du rapport d'étude d'impact)

Le faible écart entre les données mesurées et celles simulées confirme que la vitesse de 90 km/h utilisée semble adéquate et représentative de la vitesse moyenne de la circulation. À noter que seulement 15% des véhicules roulent à plus de 110 km/h.

Finalement, les simulations ont été calculées à partir des DJME 2000 (comme point de référence), car celles-ci correspondaient aux dernières données officielles fournies par le MTQ, et que les variations annuelles enregistrées au cours des dernières années sont présentement assez faibles. À noter qu'en utilisant un taux d'augmentation du trafic de l'ordre de 2 % (taux retenu pour les projections futures de circulation), on se retrouve à moins de 200 véhicules sous le relevé ponctuel de 2002.

De plus, les données de comptages effectués en 2002 (lors de l'analyse sonore) étaient ponctuels et devaient servir essentiellement à valider les résultats du modèle, tout en s'assurant de la représentativité du volume de circulation passant sur la route 175 dans ce secteur, le jour des relevés.

Question 27

La section 5.4 fournit les informations pour évaluer les impacts sur le milieu sonore. Il est mentionné qu'on évalue l'impact en fonction du niveau projeté pour 2018, soit un horizon de 10 ans après la mise en service, pourquoi utiliser les données prévues à cette date plutôt que celles correspondant à la capacité de la route? D'autre part, la section 2.2.2.2 mentionne qu'il a été recommandé d'augmenter à 110 km/h la vitesse de base pour la route 175, pourquoi ne pas utiliser cette vitesse pour la modélisation du climat sonore futur? Quels seraient les effets de telles modifications?

La section des impacts sonores a été élaborée à partir de la « Politique sur le bruit routier » du MTQ. Selon les orientations retenues dans ce document, l'impact sonore y est alors estimé et calculé 10 ans après la mise en service de la route, soit en 2018 pour le cas de la route 175 (annexe 9, Politique sur le bruit routier, page 9).

La pratique utilisée pour les analyses sonores au ministère des Transports fait en sorte de retenir la vitesse affichée pour les modélisations à effectuer. À moins d'avis contraire, c'est sur cette base que les analyses sont réalisées. De plus, il faut prendre en compte que tous les véhicules ne circulent pas à la même vitesse. Si quelques-uns vont plus rapidement, d'autres sont également bien en deçà de la limite prescrite. Prendre 110 km/h (vitesse de base) comme référence fait en sorte d'augmenter de 10 km/h la vitesse d'opération des véhicules, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

À titre exploratoire, une augmentation de 10 km/h sur la modélisation pourrait apporter une augmentation du niveau sonore de l'ordre de 1 dBA.

Question 28

On constate que les résultats de la modélisation pour le climat sonore futur ont été fournis uniquement sur la base d'une durée de 24 h. Pourtant, la directive demandait les données en heure, la cartographie pour la période nocturne et l'évaluation des pointes de bruit. Peut-on avoir des données pour ces aspects? D'autre part, au tableau 3-27 on identifiait les résidences en fonction du niveau de gêne pour le climat sonore actuel; peut-on avoir la même information pour le climat sonore futur?

L'analyse du climat sonore futur a été faite à partir de la Politique sur le bruit routier et les résultats doivent être présentés sur une période de 24 heures (annexe 7, Étude de pollution sonore pour des infrastructures routières existantes, Méthodologie, page 5). Voir également la réponse formulée pour la question numéro 25.

Concernant plus spécifiquement la période nocturne, la *Politique actuelle sur le bruit routier*, adoptée par le ministère des Transports en 1998, n'y fait pas référence. Par contre, tel que spécifié à la réponse 25 et en fonction du type de circulation empruntant cet axe (% de véhicules lourds assez élevé), la cartographie pour la période nocturne devrait être sensiblement près des évaluations basées sur la moyenne de 24 heures.

Il en est de même pour les crêtes de bruit, l'approche retenue par le MTQ n'en tient pas compte. Elles se situent aux alentours de 78 dBA (voir réponse 25 L1%).

Finalement, le niveau de gêne pour le climat sonore futur est présenté dans le tableau ci-après.

Tableau 2-3 Nombre et pourcentage de résidences par catégorie de niveau de gêne - Climats sonores route actuelle 2002 et projetée 2018

	Acceptable		Faible		Moyen		Fort	
	≤ 55 dBA		55 dBA < Leq _{24h} ≤ 60 dBA		60 dBA < Leq _{24h} < 65 dBA		65 dBA ≤ Leq _{24h}	
	R	(%)	R	(%)	R	(%)	R	(%)
Actuelle 2002	126	(28)	134	(30)	113	(25)	77	(17)
Avec projet 2018	305	(75)	66	(17)	22	(5)	13	(3)

* À noter que les évaluations du climat sonore de 2018 sont réalisées en tenant compte des augmentations de circulation prévues.

Le fait d'éloigner le nouveau corridor de l'axe actuel et d'y dévier pratiquement tout le trafic de transit, fait en sorte d'améliorer de façon très significative le climat sonore des résidents sur la route 175 actuelle, autant pour la période diurne que nocturne.

Question 29

Pour la période de construction, il n'y a pas vraiment une évaluation des impacts alors que la directive en demandait. Peut-on avoir un aperçu des niveaux de bruit qui pourront être atteints en fonction des différentes phases de construction ou types de travaux? D'autre part, des mesures d'atténuation sont suggérées mais il ne semble pas y avoir d'engagements précis à ce sujet et on ne connaît pas leur efficacité sur le niveau sonore; peut-on être plus explicite? En ce qui concerne les limites à respecter, est-ce qu'il y a d'autres approches?

L'utilisation d'équipements lourds, lors des travaux de construction, contribuera inévitablement à augmenter ponctuellement le niveau sonore dans les zones habitées et non habitées.

Toutefois, étant donné qu'aucune donnée n'est encore disponible concernant les types de travaux par phase, le type et le nombre de machinerie utilisée par phase, il n'est pas possible de déterminer précisément les niveaux de bruit qui pourraient être atteints lors des travaux.

Il en est de même pour les mesures d'atténuation spécifiques. Tant qu'aucune donnée sur l'ampleur des travaux n'est disponible, il est difficile de déterminer précisément les mesures d'atténuations ponctuelles nécessaires ainsi que leur efficacité. C'est pourquoi les recommandations sont présentées de façon générale, mais devront nécessairement respecter les articles prévus dans le Cahier des Charges et Devis Généraux (CCDG) (voir chapitre 5.5.1 de l'étude d'impact) et les clauses des devis de construction qui seront rédigés pour l'occasion.

Question 30

En ce qui concerne les mesures d'atténuation en général, il est question d'écrans antibruit qui sont suggérés par zone mais il y a peu de précisions sur leurs emplacements réels et sur les impacts résiduels; peut-on en savoir davantage?

Tel que spécifié dans la *Politique sur le bruit routier*, les mesures d'atténuation sont localisées au secteur où on retrouve des impacts moyens et forts (voir carte 5C à 5F de l'Étude d'impact, nov. 2003).

De plus, les impacts résiduels résultant de l'application de ces mesures devraient faire en sorte que le niveau sonore des résidences subissant des impacts devrait se situer à près de 55 dBA pour la zone 1 (la zone la plus au sud, près de la rue de la Randonnée).

Pour la zone deux, les résidences subissant un impact moyen ou fort devraient avoir, avec la mesure d'atténuation suggérée, des niveaux sonores se situant entre 50 et 54 dBA. Dans les

zones 5 et 6, avec la mesure d'atténuation proposée, les résidences touchées devraient voir les niveaux sonores se rapprocher de 48 à 52 dBA.

Il est à noter que ces estimations sont sommaires et seront précisées au fur et à mesure de l'avancement de la préparation des plans et devis, alors que la connaissance des rapprochements par rapport aux résidences et aux espaces disponibles et du profil de la nouvelle route sera mieux définie.

Un suivi est également envisagé afin de valider les niveaux prévus et l'efficacité des mesures retenues. Des correctifs seront également envisagés si les mesures n'atteignent pas le niveau d'efficacité escompté.

Dernier élément à prendre en compte, à la suite d'une séance d'information publique tenue dans la municipalité de Stoneham-et-Tewksbury les 26 et 28 avril derniers, le ministère des Transports s'est engagé à optimiser le tracé présenté en fonction des questions et des propositions des différents intervenants présents.

Actuellement, certaines modifications de tracé sont présentement analysées et seront éventuellement retenues pour le projet. Ces modifications apporteront inévitablement des aménagements sur les propositions qui figurent à la présente version de l'étude d'impact.

2.10 PLAN DES MESURES D'URGENCE

Question 31

La directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route stipule, à la section 5, que l'étude d'impact doit présenter un plan des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan doit notamment exposer les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations de même que les

mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit le lien avec les autorités municipales de même que les mécanismes de transmission de l'alerte aux personnes menacées et aux pouvoirs publics. Nous vous demandons donc de présenter un tel plan des mesures d'urgence.

Un plan est fourni à l'annexe 12 du rapport d'étude d'impact déposé en novembre 2003. Ce plan convient autant au moment de la construction que lors de la mise en service de la route.

Cependant, il est à noter que durant la construction, l'entrepreneur est responsable d'élaborer un programme de prévention pour la CSST. Ce programme doit inclure une partie sur les secours lors d'accidents et une partie sur la signalisation ou la gestion de la circulation.

Question 32

La directive précise également, à la section 4.1, que l'initiateur de projet doit notamment porter attention, dans l'étude d'impact, aux conséquences et risques d'accidents majeurs pour la population (source d'eau potable) et la faune et ses habitats aquatiques, en accordant une attention spéciale au transport des matières dangereuses. De quelle façon entendez-vous prendre en considération ces aspects? (ex. : impact d'un déversement d'acide sulfurique dans un cours d'eau à proximité de la route 175). Aussi, est-ce que l'initiateur planifie de contacter le coordonnateur de la sécurité civile des cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury pour établir d'avance, c'est-à-dire avant le début des travaux, un protocole d'intervention incluant un processus d'alerte?

Le rôle du Ministère est d'assurer le transport des personnes et des marchandises.

En ce qui concerne les permis ordinaires et spéciaux pour le transport des marchandises, dont notamment des matières dangereuses, ils sont la responsabilité de la SAAQ.

Lors des travaux, le Ministère entend conserver une voie dans chaque direction en tout temps à l'exception d'arrêt par les signaleurs pour les besoins du chantier. Au besoin, des chemins de détour locaux (balisés, signalés) seront construits pour assurer la circulation.

La circulation sur la route actuelle en construction, sur la nouvelle chaussée ou sur les chemins de détours locaux, sera toujours faite avec les dégagements et la signalisation et pour assurer la sécurité du public.

À moins d'accident grave, il n'est pas prévu de fermer la route ou de détourner la circulation sur le réseau municipal. Lors de tel accident, l'assistance de la SQ est requise et très bien organisée. Il faut mentionner que la route 175 est déjà fermée quelques fois par année pour accident ou tempête de neige.

Il n'est pas prévu de faire un plan d'urgence conjoint avec la municipalité. Par contre, dans l'éventualité où il surviendrait un événement particulier, le Ministère maintiendra le contact en tout temps avec la municipalité afin d'assurer une concertation complète et totale.

2.11 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

Question 33

Compte tenu de l'envergure d'un tel chantier et du défi que présentent la coordination et la réalisation de toutes les mesures environnementales afin qu'elles atteignent les objectifs de protection des milieux naturels, la surveillance de chantier est un enjeu de première ligne. Tel que mentionné dans la section 7 et pour être en mesure d'évaluer la qualité de cette étape importante, l'initiateur doit donc compléter l'information concernant le programme de surveillance.

En conséquence, et ce, tel que demandé dans la directive du ministre, le programme de surveillance environnementale doit notamment contenir :

- *la liste des éléments nécessitant une surveillance environnementale;*
- *l'ensemble des mesures et des moyens envisagés pour protéger l'environnement;*
- *les caractéristiques du programme de surveillance, lorsque celles-ci sont prévisibles (ex. : localisation des interventions, protocoles prévus, liste des paramètres mesurés, méthodes d'analyse utilisées, échancier de réalisation, ressources humaines et financières affectées au programme);*
- *un mécanisme d'intervention en cas d'observation du non-respect des exigences légales et environnementales ou des engagements de l'initiateur.*

Aussi, afin de permettre le succès des activités de surveillance, nous croyons qu'une équipe d'inspection ayant l'expérience pertinente dans le domaine, doit être formée par l'initiateur de projet pour intervenir à toutes les étapes rattachées à cette responsabilité notamment :

- *la vérification des plans et devis de construction afin de s'assurer de l'intégration des mesures d'atténuation courantes et particulières ;*
- *la tenue de séances d'information auprès des entrepreneurs et ses sous-traitants concernant les points sensibles nécessitant une attention particulière et les points à respecter inscrits dans les plans et devis autorisés;*
- *l'exécution de l'inspection des travaux ;*
- *l'identification de mesures à prendre lors du non-respect des exigences légales et environnementales et suivi de ces mesures ;*
- *préparation de rapports.*

L'initiateur doit faire part de ses intentions quant à la formation d'une telle équipe d'inspection.

Un rapport addenda (no 2) préparé par le Ministère (MTQ, 2004) a déjà été envoyé au MENV. Le MTQ a d'ailleurs inscrit clairement dans ce programme de surveillance sa volonté d'engager du personnel spécialisé pour effectuer la surveillance environnementale des travaux.

2.12 PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Question 34

Les renseignements présentés dans l'étude d'impact concernant l'étape du suivi environnemental ne correspondent pas aux exigences de la directive du ministre qui demande la présentation d'un programme préliminaire de suivi environnemental qui sera complété, le cas échéant, à la suite de l'autorisation du projet. Ce programme doit contenir les éléments suivants :

- *les raisons d'être du suivi, incluant une liste des éléments nécessitant un suivi environnemental, notamment :*
 - *la qualité de l'eau en lien avec les apports de sable et de sel;*
 - *la libre circulation des poissons sous les ponceaux;*
 - *les habitats aquatiques ayant fait l'objet d'aménagement dans le cadre des travaux;*
 - *les mesures de bruit durant la phase de construction et exploitation;*
 - *les aménagements de compensation pour les pertes d'habitat faunique. À ce sujet, l'initiateur doit démontrer que ces aménagements donnent les résultats escomptés et, dans le cas contraire, s'engager à apporter les mesures correctrices nécessaires;*
 - *les objectifs du programme de suivi et les composantes visées par le programme (ex. : valider l'évaluation des impacts, apprécier l'efficacité des mesures d'atténuation pour les composantes eau, végétation, faune, etc.);*

- *le nombre d'études de suivi prévues ainsi que leurs caractéristiques principales (protocoles et méthodes scientifiques envisagés, liste des paramètres à mesurer, échéancier de réalisation projeté);*
- *le mécanisme d'intervention mis en œuvre en cas d'observation de dégradation imprévue de l'environnement;*
- *les engagements de l'initiateur de projet quant à la diffusion des résultats du suivi environnemental auprès de la population concernée.*

Un rapport addenda (no 2) préparé par le Ministère (MTQ, 2004) a déjà été envoyé au MENV.

2.13 ADDENDA NO 1 - INVENTAIRES COMPLÉMENTAIRES DE L'AVIFAUNE ET DE SON HABITAT

Question 35

Afin d'optimiser le recensement de la faune avienne à l'intérieur du corridor routier projeté, l'inventaire a été réalisé entre le 21 juillet et le 1^{er} août. Ne croyez-vous pas que cela est trop tard en saison?

Les inventaires réalisés dans le cadre de cette étude (Dessau-Soprin, 2003b) fournissent une image représentative des espèces présentes dans le corridor à l'étude à cette période de l'année. Ces inventaires viennent compléter des inventaires faits plus tôt en juin de l'année précédente. Il est à noter que la zone d'étude n'abrite pas d'habitats particulièrement riches pour l'avifaune. De ce fait, l'effort d'inventaire et les résultats obtenus permettent de rendre compte de l'avifaune présente dans la zone d'étude. De plus, les résultats ne diffèrent pas significativement de résultats obtenus dans d'autres études jugées comparables.

Question 36

Certains points d'écoute sont très près des ruisseaux. Ne croyez-vous pas que le bruit de l'écoulement de l'eau a pu masquer les chants d'oiseaux?

L'objectif de ces points d'écoute était justement de recenser les oiseaux fréquentant la bande riveraine des cours d'eau aux points de traverses. Il est à noter que les inventaires ont été réalisés durant la période d'étiage des cours d'eau dont la plupart sont de faible dimension. De plus, l'observateur était localisé dans la bande riveraine mais pas nécessairement sur la berge immédiate du cours d'eau.

2.14 QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE PRÉCISION

P. 3-1

Il est dit dans l'étude que « Les données sur les rivières Hurons et Taché et le ruisseau

Caché ont été (...).

Il s'agit plutôt de la rivière Cachée et du ruisseau Taché. Il est à noter que l'orthographe de la rivière Cachée devrait être toujours avec la lettre « e »

Le Ministère prend bonne note de ces corrections.

P. 3-2

Quelle est l'année des photos et des cartes utilisées pour l'analyse?

L'année des différentes sources d'information utilisées sont les suivantes :

Carte	Ligne de vol	Numéro de la photographie	Date de la prise de photo	Échelle
21L47	HMQ98-102	33-35	01/05/98	1 :15000
21M1	MTQ98-102	79-84	27/05/98	1 :30000
21M1	HMQ99-119	166-168	15/12/99	1 :15000
21M2	HMQ99-121	19-20	01/11/99	1 :15000
21M3	HMQ99-119	194-196	19/10/99	1 :15000
21M4	HMQ99-117	122-124	02/09/99	1 :15000
21M5	HMQ99-118	119-121	02/09/99	1 :15000
21M6	HMQ99-118	10-12	02/09/99	1 :15000

Cartes écoforestières à l'échelle 1 :20000. 21M/3 N.O., N.E. et S.O., 21L/14 N.O. Direction de la gestion des stocks forestiers. Ministère des forêts. 1992

Carte topographique à l'échelle 1 :20000. 21M03-200-0101. Ministère des Ressources naturelles. 2002.

P. 3-10

En vertu de l'article 919 du Code civil du Québec, la limite de propriété des cours d'eau navigables et flottables dans notre province est réputée être du domaine de l'État, jusqu'à la ligne des hautes eaux naturelles (ordinaires), sous l'autorité du ministre de l'Environnement, et ce, pour l'application de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) et de son Règlement sur le domaine hydrique public. Le projet entraînera-t-il une occupation de l'espace situé à l'intérieur de la ligne des hautes eaux naturelles (ordinaires)? Advenant que la réalisation du projet entraîne l'occupation du domaine hydrique public, vous vous verrez dans l'obligation de régulariser cette occupation auprès du Service de la gestion du domaine hydrique de l'État du Centre d'expertise hydrique du MENV et selon la réglementation sur le domaine hydrique public.

Le projet est susceptible d'entraîner l'occupation de l'espace situé à l'intérieur de la ligne des hautes eaux naturelles. D'autre part, il n'y a pas de cours d'eau navigable dans la zone d'étude selon la Garde Côtière.

P. 3-10

Il est dit qu'il est impossible de transposer les débits de la rivière Saint-Charles à la rivière des Hurons et la rivière Jacques-Cartier à la rivière Cachée. Est-ce que cela signifie qu'aucune donnée n'est disponible sur l'hydrologie des cours d'eau de la zone d'étude?

Les informations disponibles sur l'hydrologie des rivières des Hurons et Cachée ainsi que du ruisseau Taché sont fournies à la question 5.

P. 3-22

À quels endroits ont été effectuées ces visites de terrain et peut-on les indiquer sur la carte 3.2? Quelle méthodologie a été utilisée pour faire cette validation?

Les visites ainsi que les validations réalisées sur le terrain ont été faites en parcourant les sentiers existants du parc du Mont Wright, ainsi qu'en longeant les cours d'eau, les emprises des lignes d'Hydro-Québec, les chemins d'accès et les rues de la zone d'étude.

Les transects d'inventaires de l'avifaune et les validations des strates des groupements forestiers inventoriés ont été localisés au GPS et sont localisés sur les cartes d'inventaires présentées dans le rapport portant sur les inventaires complémentaires de l'avifaune et de son habitat (Dessau-Soprin, 2003b). La méthodologie y est aussi présentée.

Les autres points de visites n'ont pas été systématiquement localisés parce que trop nombreux.

P. 3-22

La FAPAQ mentionne qu'il y aurait avantage à modifier la présentation des différents groupes d'espèces en ce qui a trait aux mammifères. On se demande pourquoi séparer les mammifères terrestres de la faune semi-aquatique? D'ailleurs pourquoi dire « faune » au lieu de « mammifères » car sous cette appellation, on ne parle que de mammifères.

La FAPAQ propose donc que l'on regroupe tout ce qui a trait aux mammifères sous le titre de « mammifères » et que l'on décrive par la suite chaque groupe de la manière suivante : grands mammifères, petits mammifères, animaux à fourrure. Par conséquent, la notion de « faune semi-aquatique » devrait disparaître (page 3-24).

Le Ministère prend bonne note de ces recommandations. Toutefois, il comprend que ces séparations ou regroupements de la faune ne remettent pas en cause la recevabilité de l'étude d'impact.

Carte 3-2

On constate qu'une portion du nouveau tracé au chaînage 66+000 se retrouve à l'extérieur de la zone d'étude. Est-ce possible de compléter l'inventaire du milieu récepteur vis-à-vis ce secteur?

La carte 3-2, présentée à l'annexe 10, a été modifiée pour inclure les modifications au tracé et l'inventaire du milieu récepteur a été complété.

P. 3-29

Le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP), Direction de l'environnement forestier, mentionne dans ses commentaires que l'écosystème forestier exceptionnel (EFE) ancien dans le parc municipal du Mont Wright est une érablière à bouleau jaune et hêtre et bétulaie jaune à sapin d'une superficie de 99 hectares dont l'inventaire a été effectué en mai 2002. Il faudrait donc réajuster cette information.

Les informations au sujet des écosystèmes forestiers exceptionnels proviennent de la direction de l'environnement forestier du MRN transmis le 9 mai 2002 (annexe 11), donc possiblement avant que le MRNFP ait réalisé l'inventaire. L'information obtenue sera donc prise en considération par le Ministère.

P. 3-35

Il est mentionné qu'aucune frayère à saumon atlantique ou à omble de fontaine n'a été localisée à l'intérieur de la zone d'étude. Ainsi, la FAPAQ se demande :

Quelle est la référence pour cette information? Est-ce une affirmation du consultant suite à une visite de terrain? Quelle méthodologie a été utilisée?

Cette affirmation est en contradiction avec :

Page 3-36 :

Selon Gérardin et Lachance (1997), le secteur situé en amont de la confluence avec la rivière Noire présente un excellent potentiel de présence de frayères de qualité pour l'omble de fontaine.

Ce segment est susceptible d'abriter des frayères et des aires d'alimentation de bonne qualité pour l'omble de fontaine, la perchaude, (...).

Selon Gérardin et Lachance (1997), la portion de ce segment incluse à l'intérieur de la zone d'étude est aussi susceptible d'abriter des frayères et des habitats de bonne qualité pour l'omble de fontaine.

Page 3-37 :

Rivière Noire : Les trois premiers kilomètres de la rivière Noire possèdent aussi d'excellent habitats pour la fraye de l'omble de fontaine

D'où provient cette information à propos de la rivière Noire? Quelle est la référence? Pourquoi seulement les trois premiers kilomètres sont visés?

Il s'agit ici de l'omission d'un mot lors de la formulation de la phrase. Ainsi, la formulation de cette dernière devrait se faire comme suit :

« Il n'y a pas de frayères CONNUE ». Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de potentiel de présence de frayères.

Pour ce qui est de la rivière Noire, l'énoncé retrouvé dans l'étude d'impact sera atténué. Il faudra lire « Les trois premiers kilomètres de la rivière Noire semblent posséder un bon potentiel de présence pour la fraye de l'omble de fontaine ». Le type d'habitats observés sur ce cours d'eau nous porte à croire qu'il peut y avoir des frayères à omble de fontaine.

La raison pour laquelle les trois premiers kilomètres ont été considérés est qu'après les trois premiers kilomètres, le cours d'eau devient intermittent, donc moins propice à la présence de frayères.

P. 3-41

La FAPAQ suggère de changer le paragraphe entier pour le suivant :

Le plus récent inventaire de l'original réalisé à l'hiver 2000 dans la région de la Capitale-Nationale indique une densité de $3,2 \pm 15\%$ originaux/10 km² pour l'ensemble de la région

(FAPAQ, 2002, données non publiées). Bien que l'aire d'étude soit très petite, cette densité devrait correspondre à ce que l'on peut y observer.

L'information dans l'étude d'impact fournie par la FAPAQ est donc mise à jour par ce nouveau paragraphe.

P. 3-44

Dans le cas de l'ours noir. Il faut modifier ce paragraphe car il existe une information concernant la densité de l'ours noir. Dans le plan de gestion de l'ours noir 1998-2003, la FAPAQ a estimé, pour la zone 15, une densité de 1,85 ours/10 km². Cela est valable pour l'aire d'étude.

Cette information fournit donc une information additionnelle pour la zone d'étude

P. 3-47

Tableau 3-10, La FAPAQ mentionne qu'il faut enlever le lynx roux de ce tableau. De plus, si on veut être logique, il faut y ajouter le vison d'Amérique, la loutre de rivière, le castor et le rat musqué. Ce sont officiellement des animaux à fourrure (il y en a 23 au Québec). Ils n'y sont pas car on les a classé comme « faune semi-aquatique ».

Le tableau 3-10 a été modifié et est présenté ci-dessous.

Par ailleurs, il est vrai que le vison d'Amérique, le castor, le rat musqué et la loutre de rivière font partie des animaux à fourrures. Cependant, il nous semble opportun de les considérer en fonction de leurs exigences particulières au niveau de l'habitat qui est sommes toutes plus aquatique que forestier. Afin d'éviter les confusions, le groupe des

animaux à fourrure sera renommé « Petite faune » tandis que le groupe des petits mammifères sera renommé « Micro-mammifère ».

Tableau 3-10 Liste des animaux à fourrure observés ou capturés à proximité de la zone d'étude

Espèce	Nom scientifique
Coyote	<i>Canis latrans</i>
Renard roux	<i>Vulpes vulpes</i>
Raton-laveur	<i>Procyon lotor</i>
Martre d'Amérique	<i>Martes americana</i>
Pékan	<i>Martes pennanti</i>
Hermine	<i>Mustela erminea</i>
Belette à longue queue	<i>Mustela frenata</i>
Belette pygmée	<i>Mustela nivalis</i>
Moufette rayée	<i>Mephitis mephitis</i>
Loup	<i>Canis lupus</i>
Lynx du Canada	<i>Lynx canadensis</i>

P. 3-70

Le MAPAQ mentionne que l'étude d'impact devrait indiquer la nature des activités agricoles des propriétaires touchés.

L'agriculture est très marginale dans la municipalité et dans l'ensemble de la MRC. Dans la zone d'étude, on la retrouve concentrée à trois endroits. Une première zone se situe dans le secteur de la rue Crawford, de part et d'autre de la route 175; cette zone a fait l'objet d'une demande d'inclusion à la zone agricole permanente (décret 716-91 du 29 mai 1991) (annexe 12) et comporte présentement principalement de la friche et une plantation de résineux. Une seconde zone se trouve dans le secteur de la rue St-Edmond. Cette zone a également fait l'objet d'une demande d'inclusion auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (décret 716-91 du 29 mai 1991) et est identifiée comme étant vouée à l'agriculture dans le plan de zonage de la municipalité (zone A309). Une plantation est localisée dans cette zone. Une troisième zone d'usage agricole est identifiée comme telle dans la zone d'étude; elle est située dans le secteur du kilomètre 73+200. Elle

comporte principalement de la friche ainsi que des activités acéricoles à des fins non commerciales.

Selon l'inventaire des terres du Canada, le potentiel des terrains aux abords de la route 175 est peu propice à l'agriculture. On y retrouve en effet des sols de classe 4, 5, 6 ou 7 qui présentent des limitations grave ou très graves à l'agriculture.

P. 3-71

Il est mentionné dans l'étude d'impact que les terrains touchés sont pour la plupart du domaine privé. Pour les fins de la période de consultation et d'information du public, l'initiateur pourrait-il fournir la liste des lots touchés ainsi que des informations supplémentaires concernant les règles et procédures d'usage du MTQ pour procéder à l'acquisition de ces secteurs?

On retrouve les informations concernant la procédure d'acquisition d'immeubles et de terrains à l'annexe 13. De plus, il est possible de consulter la brochure « L'expropriation, vous avez des droits! » sur le site internet du tribunal administratif du Québec au <http://www.ta.q.gouv.qc.ca> .

La liste des lots touchés sera fournie dans les prochaines semaines et sera disponible lors de la procédure du BAPE.

P. 3-73

Le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL) constate que la MRC de La Jacques-Cartier n'a pas été formellement consultée ni même informée de ce projet. Il espère donc qu'il y aura une consultation parce que la MRC est sur le point de terminer la révision de son schéma d'aménagement.

La MRC de La Jacques-Cartier a été informée de la réalisation de l'étude d'impact par l'entremise de l'avis gouvernemental sur le PSAR de la MRC au printemps 2003 et des précisions ont été apportées en mai dernier dans l'avis ministériel du Ministère pour le schéma d'aménagement révisé (1^{er} remplacement). Les représentants de la MRC n'ont effectivement pas été consultés formellement lors de la réalisation de l'étude, mais la direction de Québec a communiqué avec le responsable de l'aménagement de la MRC pour l'informer du projet. Au besoin, le Ministère est disposé à rencontrer les responsables de la MRC pour leur fournir toutes les informations dont ils ont besoin pour comprendre le projet et pour compléter le schéma d'aménagement.

P. 4-14

On mentionne dans l'étude d'impact que la route 175, devenue à circulation locale, sera cédée aux cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury. Est-ce que l'initiateur a évalué le coût annuel de l'entretien de la route 175 actuelle par cette municipalité?

À l'heure actuelle, l'entretien de la route 175 entre les kilomètres 60 et 76 coûte environ 100 000\$ au ministère des Transports annuellement, soit 75 000\$ pour le l'entretien d'hiver et 25 000\$ pour l'entretien d'été. L'entretien d'hiver comprend les opérations de déneigement, le déglacage, les fondants et abrasifs et l'entreposage et le remisage des véhicules pour un niveau d'entretien correspondant à celui d'une route nationale. L'entretien d'été, quant à lui, comprend l'entretien et les coûts de remplacement des éléments de sécurité (coûts ramenés sur une moyenne annuelle), l'entretien de la chaussée et des équipements de drainage.

Il est important de noter que le montant de 75 000\$ pour l'entretien d'hiver reflète les coûts d'entretien d'une route nationale de 16 kilomètres dont environ huit kilomètres sont à trois voies. La route 175, lorsqu'elle sera remise à la municipalité, deviendra entièrement à deux

voies avec une circulation locale, donc beaucoup moins fréquentée, puisque le trafic de transit circulera sur le prolongement de l'autoroute 73. Le niveau d'entretien de cette route n'aura donc pas besoin d'être aussi élevé qu'actuellement. De plus, le Ministère s'est engagé auprès de la municipalité à lui remettre une route en bon état (état de la chaussée, ponceaux, drainage...) et qui réponde aux besoins de circulation locale. Ces éléments devraient contribuer à diminuer les coûts d'entretien. Toutefois, la municipalité ne profitant pas des mêmes économies d'échelle que le Ministère, il est possible qu'en bout de ligne, les coûts d'entretien à assumer par la municipalité soient égaux ou légèrement supérieurs aux coûts actuels.

P. 4-15

Concernant le calendrier des réalisations il est mentionné que le début des travaux est prévu en 2005 pour se terminer en 2009. L'initiateur peut-il fournir des informations plus précises sur le déploiement des chantiers et leurs échéanciers à savoir : comment il s'assurera que ceux-ci se déploieront de façon à assurer une fluidité de la circulation et la sécurité des usagers, quels moyens seront pris afin de bien informer les usagers de la route des travaux à venir, en cours et des ralentissements de circulation? L'initiateur doit également préciser s'il y aura des travaux en permanence l'été et l'hiver, le jour et la nuit. L'initiateur devra également préciser comment les chantiers se déploieront en fonction des contraintes environnementales.

- Les travaux seront divisés en plusieurs contrats selon :
 - les coûts
 - les acquisitions de terrain
 - les considérations techniques
 - l'échéancier de réalisation
- Un plan de communication sera mis en place pour informer les usagers :
 - Communiqué
 - Site info travaux / internet

- Partenaires

- Une signalisation des travaux sera mise en place avec des panneaux à messages variables (PMV) s'il y a lieu.
- La circulation devra toujours pouvoir passer sans arrêt puisque la route 175 est la seule qui dessert la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean directement à partir de Québec.
- Des ralentissements sont à prévoir ainsi que des arrêts pour la circulation lourde lors du dynamitage.
- Des ententes seront prises avec la Sûreté du Québec pour assurer la sécurité des usagers.
- Plusieurs secteurs seront construits à l'extérieur de la route existante, ce qui permettra par la suite de dévier la circulation pour reconstruire l'ancienne route.
- Certaines opérations (ex. déboisement, construction d'ouvrages d'art, détournement de cours d'eau) devront être faits dans une période précise.
- Il est prévu d'exécuter certains travaux en hiver même si la majorité de ceux-ci seront effectués durant les trois autres saisons.
- Il est également prévu d'effectuer des travaux sur une période de 24 heures par jour. Par contre, lorsqu'il y a présence d'habitations, l'entrepreneur devra respecter les règlements municipaux pour le bruit.

P. 5-1

L'initiateur indique que l'analyse et l'évaluation des impacts ont été réalisées à partir d'une méthodologie dont les critères sont recommandés par le MENV. L'initiateur devrait, d'une part, expliquer en quoi consiste ces critères recommandés par le MENV et d'autre part, décrire clairement la méthode afin qu'elle soit reproductible.

Les critères recommandés par le MENV sont indiqués dans la directive ministérielle. La méthode utilisée est celle du ministère des Transports (MTQ, 1990) et est résumée au chapitre 5 de l'étude d'impact (Dessau-Soprin, 2003a).

P. 5-29

Il est mentionné que la perte d'espace sur le terrain du camping Stoneham et dans le parc du Mont Wright constitue un impact négatif et que des aménagements particuliers ou une modification au concept autoroutier sont à prévoir dans ces secteurs comme mesures d'atténuation. L'initiateur doit nous donner plus d'information sur ces aménagements particuliers et préciser les avenues faisables concernant les modifications pouvant être apportées au concept autoroutier.

Parc de conservation du Mont Wright

Le Ministère mettra en place trois mesures qui permettront de réduire les surfaces à déboiser dans le parc du Mont Wright.

- 1- Aménagement de l'autoroute le plus près possible de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec afin d'éviter de laisser une étroite bande boisée vulnérable entre les deux corridors.
- 2- Réduction de la largeur du terre-plein de 16 mètres à six mètres sur toute la longueur du parc.
- 3- L'absence de lots privés à desservir permet de ne pas aménager de voies de desserte dans le parc.

À noter que l'autoroute sera localisée dans une partie du parc dont le boisé est en régénération et possède une valeur moyenne.

Ainsi, avec ces mesures, au lieu de déboiser 4,8 hectares du parc, seulement 3,5 hectares seront nécessaires pour l'aménagement de l'autoroute. Cette surface représente environ 1,8% de la superficie du parc.

Camping Stoneham

Dans le secteur du camping de Stoneham, la localisation du tracé a d'abord été déterminée en fonction de contraintes topographiques mais aussi dans un souci de minimiser les impacts sur le milieu humain (sites de camping, paysage) et naturel (rivière, boisé).

Suite à une rencontre avec le propriétaire du camping et une visite sur le terrain, nous avons évalué qu'il était possible de déplacer le tracé d'environ 200 mètres vers l'est à la hauteur du camping. Ainsi, le corridor autoroutier s'éloigne de la rivière des Hurons et des sites du camping qui sont situés aux abords de la rivière pour se rapprocher de la ligne de transport d'énergie. Cet éloignement de l'autoroute devrait générer un niveau sonore comparable à ce qu'il est actuellement dans le camping et laissera la possibilité au propriétaire de développer une partie de son terrain situé sur la berge est de la rivière.

Carte 6-1

Localisation des impacts résiduels significatifs.

Nous n'avons pas trouvé sur la carte les impacts BP1, BP4, BP5, BP6, BP7, BP16 et BP17. Est-ce parce qu'il s'agit d'impacts résiduels mineurs? Alors pourquoi BP15 est-il mentionné (il est également qualifié de mineur)?

Selon cette carte, l'importance de l'impact appréhendé pour BP15 est « moyen » alors qu'il est qualifié de « mineur » au tableau 6-1.

Les impacts résiduels mineurs ne sont effectivement pas indiqués et ce, afin d'alléger la carte. L'impact BP15 indiqué n'est pas localisable sur une carte car il s'applique à l'ensemble de la zone d'étude. Les impacts non localisables ont été insérés dans le dernier feuillet afin de montrer qu'ils ont été considérés dans l'analyse. C'est pour cette raison que l'impact BP15 est mentionné sur la carte des impacts.

L'erreur est dans le tableau et sera corrigée. L'impact BP15 est en fait moyen et sera mineur après l'application des mesures d'atténuation.

3 MODIFICATIONS AU TRACÉ

3.1 DESCRIPTION DES MODIFICATIONS AU TRACÉ ET SUR LES IMPACTS

Suite aux séances d'information publiques tenues en avril 2004 et à une meilleure connaissance du territoire, certains changements ont été apportés au tracé depuis le dépôt de l'étude en novembre 2003. Ces modifications ont été faites sur les cartes 3-2A et B et 3-4A et B présentées à l'annexe 10.

3.1.1 Secteur rues de la Randonnée / Touraine et du parc du mont Wright (km 62+000 à 63+800)

La voie de desserte, qui dans la version du tracé de novembre 2003, était à l'ouest de la ligne de transport d'énergie, est maintenant déplacée à l'est de celle-ci (voir carte 3-4 à l'annexe 10). Elle serait aménagée du côté est de la ligne de transport d'énergie, de la route 371 au sud jusqu'à la rue de la Randonnée. L'espace libéré par la voie de desserte, à l'ouest de la ligne de transport d'énergie, serait utilisé pour aménager une butte anti-bruit entre la ligne de transport d'énergie et l'autoroute. Cette butte permettrait de réduire les impacts du bruit sur les résidences des rues de la Randonnée et Touraine situées à l'est de la ligne électrique. Cependant, le déplacement de la voie de desserte du côté est de la ligne de transport d'énergie nous oblige à acquérir une résidence supplémentaire.

Le lien entre les deux côtés de l'autoroute, dans ce secteur, se fera par la rue Touraine plutôt que par la rue de la Randonnée. L'aménagement d'un viaduc au-dessus de l'autoroute oblige à faire une ouverture dans la butte anti-bruit, ce qui la rend moins efficace localement. Il est donc préférable de prévoir cette ouverture à la rue Touraine puisqu'il y a moins de résidences à proximité de l'autoroute dans ce secteur que sur la rue de la Randonnée.

Le terre-plein central de l'autoroute a été réduit de 16 à 6 m. Ainsi, les surfaces à déboiser dans le parc du Mont Wright sont moins importantes. De plus, l'absence de lots privés nous permet de ne pas aménager de voie de desserte dans les limites du parc, ce qui réduit également les surfaces à déboiser.

Étant donné que le stationnement actuel du Mont Wright sera touché par l'aménagement de l'autoroute, il devra être réaménagé ou relocalisé à un endroit qui n'est pas encore déterminé.

3.1.2 Secteur du camping Stoneham (km 64+600 à 66+600)

Dans le secteur du camping de Stoneham, la localisation du tracé a d'abord été déterminée en fonction de contraintes topographiques mais aussi dans un souci de minimiser les impacts sur le milieu humain (sites de camping, paysage) et naturel (rivière, boisé).

À la suite d'une rencontre avec le propriétaire du camping et une visite sur le terrain, nous avons évalué qu'il était possible de déplacer le tracé d'environ 200 m vers l'est à la hauteur du camping. Ainsi, on s'éloigne de la rivière des Hurons et des sites du camping qui sont situés aux abords de la rivière. Cet éloignement de l'autoroute devrait signifier un niveau sonore comparable à ce qu'il est actuellement dans le camping.

3.1.3 Échangeur à la rue Saint-Edmond (km 66+700)

Un nouveau type de bretelles est proposé à cet endroit afin de réduire les impacts sur la rivière des Hurons et diminuer les coûts de construction pour le MTQ. En effet, les bretelles en losange prévues initialement ont été remplacées par des bretelles en trèfle (voir carte 3-4). Avec ce nouvel échangeur, deux ponts d'étagement au-dessus de la rivière des Hurons et de la rue Saint-Edmond ne seraient plus nécessaires. Par contre, cet échangeur est moins intéressant pour l'implantation de futurs commerces et deux bretelles sont situées sous une ligne de haute tension d'Hydro-Québec.

3.1.4 Secteur du croisement de l'autoroute 73 et de la route 175 (km 68+500 à 69+100)

Le tracé est déplacé du côté est d'une centaine de mètres afin d'éviter de remblayer dans la rivière Noire (km 68+900). De plus, nous évitons aussi une coulée où il aurait été difficile techniquement d'aménager l'autoroute. Le croisement avec la route 175 se fera donc un peu plus au nord (environ 250 m) que ce qui était prévu initialement.

3.1.5 Secteur de l'échangeur donnant accès au parc national de la Jacques-Cartier (km 75+000)

La configuration de l'échangeur est complètement modifiée. Des bretelles en losange et l'accès au parc de la Jacques-Cartier déplacé vers le sud de 250 m sont proposés. Ces modifications permettront de mieux desservir la station d'essence, d'améliorer les profils en long pour les bretelles et de mieux desservir le parc de la Jacques-Cartier puisque la voie d'accès entre la bretelle et le poste de perception sera plus longue que dans le projet initial. Le poste de perception pourra demeurer au même endroit. Si la SEPAQ désire aménager un stationnement, elle aura l'espace nécessaire pour le faire.

4 RÉSUMÉ DES SÉANCES D'INFORMATION PUBLIQUES

Les 26 et 28 avril 2004, le Ministère a procédé à deux séances d'information publiques pour informer la population de Stoneham-et-Tewkesbury sur la teneur du projet. Environ 500 personnes se sont déplacées à l'hôtel de ville de Stoneham pour ces deux séances d'information.

Le Ministère voulait profiter de ces séances d'information pour renseigner la population et pour connaître leurs principales préoccupations concernant le projet. Ainsi, le Ministère a pu procéder à des ajustements au projet avant la mise en branle du processus du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement.

Voici donc les principales préoccupations exprimées par la population lors de ces deux soirées d'information.

Sécurité :

La sécurité est la principale préoccupation des résidants qui sont en faveur du projet. En effet, la diminution de la circulation sur la route 175 et le transfert de la circulation lourde sur l'autoroute devrait diminuer le nombre d'accidents de façon significative sur la route 175 et améliorer grandement la qualité de vie des riverains.

Bruit :

Plusieurs résidants s'inquiètent de l'augmentation possible du bruit pour leur résidence suite à la construction de l'autoroute. Globalement, une fois le projet réalisé, environ 300 résidences devraient voir leur niveau de bruit diminuer alors qu'une vingtaine de résidences devrait connaître une augmentation. Pour ces 20 résidences, des mesures d'atténuation (buttes anti-bruit, etc.) seront mises en place pour conserver un niveau de

bruit acceptable (inférieur à 55 dBA), tel que stipulé dans la politique sur le bruit du ministère des Transports. De plus, monsieur Bergeron, directeur de la région de Québec du ministère des Transports, a également signifié que les riverains touchés par des impacts sonores importants seraient rencontrés pendant l'été 2004 pour discuter des solutions possibles.

Certaines personnes se sont aussi plaintes de l'utilisation fréquente du frein moteur par les camionneurs. Le Ministère ne peut pas empêcher son utilisation mais il est en discussion avec l'Union des Municipalités du Québec pour envisager un certain contrôle. Dans le cadre de ce projet, il est possible que l'utilisation du frein moteur soit moins élevée avec l'autoroute, du fait que moins d'arrêt ou de diminution de vitesse seront requis de la part des camionneurs (pas d'accès sur l'autoroute, donc moins de conflits potentiels entre les camions et les autres utilisateurs de la route).

Acquisitions de résidences :

Les principales questions posées sur les acquisitions concernent principalement la relocalisation possible des résidences, la valeur des maisons expropriées ainsi que la longueur des délais requis avant de savoir officiellement quelles seront les résidences qui devront faire l'objet d'acquisition.

Il est difficile de savoir pour le moment, quelles seront les résidences qui pourront être déplacées au lieu d'être acquises. Elles seront identifiées individuellement suite à la négociation qui aura lieu entre les représentants des acquisitions du Ministère et les propriétaires. La valeur des maisons sera aussi négociée entre le Ministère et chaque propriétaire. On se base sur la valeur du marché immobilier pour évaluer les indemnités auxquelles les propriétaires auront droit.

Pour ce qui est des délais avant de savoir officiellement quelles seront les maisons qui devront être acquises, ils sont effectivement très longs. Elles ne peuvent pas être identifiées formellement avant la réalisation des plans et devis, donc après la décision finale du Conseil des ministres qui fait suite aux recommandations du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement.

Cession de la route 175 à la municipalité

Dans la réalisation de l'autoroute de contournement, le Ministère prévoit céder la route 175, devenue locale, à la municipalité. Des citoyens de Stoneham-et-Tewkesbury s'inquiètent des répercussions de cette cession sur leur compte de taxes. De plus, ils demandent à ce que la route remise par le Ministère soit en bon état, pour minimiser le plus possible les augmentations de taxes, ce que le Ministère s'est engagé à faire lors de cette rencontre.

Des résidants ont aussi mentionné que le déneigement laissait parfois à désirer sur la route 175 et qu'ils s'inquiétaient de ce qui arrivera si la municipalité en devient responsable. De plus, des citoyens ont mentionné que la chaussée était en très mauvais état à certains endroits, entre autres, entre le kilomètre 60 et le secteur de la rue Crawford. Il est d'ailleurs prévu de paver les sections les plus endommagées dans ce secteur pendant l'été 2004.

Justification du projet

Pour plusieurs personnes, ce projet n'est pas justifié au niveau de la circulation et de la sécurité et ne tient pas compte des besoins de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury. Le projet de gestion des corridors routiers, élaboré en 1998, répondait davantage à leurs besoins selon eux.

Cependant, depuis l'annonce du projet de réaliser une route à quatre voies séparées entre Québec et Saguenay par les deux Premiers ministres, le projet de gestion des corridors routiers ne répond plus aux objectifs globaux du projet.

Comparaison des options

Deux options avaient été analysées dans l'étude d'impact pour les kilomètres 60 à 76, soit la réalisation d'une autoroute de contournement et l'élargissement de la route 175 à quatre voies séparées. Le Ministère a pris la décision de présenter l'option privilégiée lors de ces rencontres, soit l'autoroute de contournement. Les questions sur la comparaison des options ont porté principalement sur la différence de coûts pour les deux options et aussi sur les possibilités d'aménager une route à quatre voies séparées avec accès dans l'axe, comme la route 175 à Laterrière et la route 138 (boulevard Sainte-Anne) sur la Côte de Beauré.

Impacts économiques

Une autre préoccupation de certaines personnes concerne les impacts économiques du projet sur les commerces, la municipalité et la valeur des résidences. Le Ministère n'avait pas de données à cet égard lors des rencontres publiques, mais travaille actuellement à documenter l'aspect de la variation des valeurs des résidences et commerces suite à ce type de projet.

Modifications au tracé

Quelques modifications de tracé ont été demandées lors des séances d'information et dans les semaines qui ont suivies, comme éloigner l'autoroute du Camping Stoneham et modifier la forme des échangeurs à Saint-Adolphe et à l'entrée du parc de la Jacques-Cartier. Le Ministère a pris bonne note de ces demandes et a étudié la possibilité d'apporter quelques modifications au tracé. Celui-ci n'a été modifié que s'il y avait un gain environnemental ou financier.

Autres préoccupations

D'autres éléments ont été mentionnés lors de ces deux rencontres;

- Quelle est la perception de l'autoroute à partir du village?
 - On ne devrait pas apercevoir l'autoroute à partir du village.
- Comment la route sera-t-elle éclairée?
 - Il y aura de l'éclairage aux échangeurs seulement.
- La présence de la voie de desserte et du stationnement du Mont Wright derrière les résidences de la rue de la Randonnée n'est pas souhaitée par les résidents.
 - La localisation du stationnement n'est pas encore déterminée.

5 NOTES ET PRÉCISIONS

5.1 RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 175 CÉDÉE À LA MUNICIPALITÉ

Lorsque l'autoroute sera terminée entre les km 60 et 75.3 et après réfection de la route 175 actuelle, le ministère des Transports remettra l'entretien et la gestion de cette route à la municipalité. Les travaux de réfection consisteront à :

- Corriger le drainage
- Enlever la deuxième voie en direction nord afin d'avoir une seule voie dans chaque direction
- Poser une couche de pavage en surface.

5.2 TERMES UTILISÉS POUR DÉSIGNER LES DIFFÉRENTS TYPES DE ROUTE

Dans la section quatre de l'étude d'impact, qui traite de la comparaison des options, plusieurs termes ont été utilisés pour désigner un même type de route. Pour faciliter la compréhension, voici les principaux synonymes utilisés ainsi que leur signification.

L'autre appellation utilisée dans l'étude pour désigner l'autoroute de contournement est la suivante;

- Route de contournement à quatre voies séparées avec un design autoroutier.

Les appellations utilisées dans l'étude pour désigner une route à quatre voies séparées sont les suivantes;

- Route à quatre voies divisées.
- Route à deux chaussées séparées de deux voies chacune.
- Route à chaussées séparées à quatre voies.

Dans l'option privilégiée (option 1), il est question de construire une autoroute de contournement entre les kilomètres 60 et 76. L'autoroute est sans accès et les échanges avec le réseau routier local se font à partir d'échangeurs étagés.

Entre les kilomètres 76 et 84, on projette de construire une route à quatre voies séparées. Ce type de route est caractérisé par la présence de deux voies dans chaque direction, séparées par un terre-plein central. Les accès sont permis et les intersections avec le réseau routier local sont à niveau. Des ouvertures dans le terre-plein sont prévues aux cinq kilomètres environ afin de permettre de faire demi-tour.

5.3 SECTIONS-TYPES DE LA ROUTE 175

Il est inscrit, à l'annexe 11 de l'étude d'impact, que les sections-types présentées sont celles de la réserve faunique des Laurentides. Il est important de noter que les mêmes sections-types sont utilisées pour le projet de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84, sauf la section-type avec le terre-plein de 4,3 mètres avec un « New Jersey » central, qui ne sera pas aménagée dans le cadre de ce projet.

5.4 MODIFICATIONS DEMANDÉES PAR LA SEPAQ

Dans une lettre adressée au Ministère le 6 mai 2004, la SEPAQ, gestionnaire du parc national de la Jacques-Cartier, nous demandait de modifier l'étude d'impact avec les informations suivantes.

Le paragraphe suivant remplace le troisième paragraphe de la page 3-68.

Le parc national de la Jacques-Cartier s'étend sur une superficie de 670 km². Il est situé entièrement sur les terres du domaine public et fait partie du cadastre de la paroisse de Saint-Edmond-de-Stoneham. Du point de vue de l'administration municipale, la partie sud et sud-ouest du parc (correspondant environ au tiers de la superficie totale) est située dans la MRC de La Jacques-Cartier, plus particulièrement dans la municipalité locale des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury et, plus au nord, dans le territoire non organisé (TNO) du Lac-Batiscan. Quant à la partie nord et nord-est du parc, qui est située dans la MRC de La Côte-de-Beaupré, elle est une composante du TNO Montmorency, partie l'étape. Créé le 25 novembre 1981 (décret No 3107-81) en vertu de la Loi sur les parcs (L.R.Q.c. P-9), le parc national de la Jacques-Cartier a pour mission de protéger un échantillon représentatif de la région naturelle du massif des Laurentides du nord de Québec, incluant les versants escarpés de la vallée de la rivière Jacques-Cartier, et de rendre le territoire accessible au public pour des fins d'éducation et de récréation extensive. C'est la Société de la faune et des parcs du Québec qui a la responsabilité du réseau des parcs nationaux du Québec et qui met en œuvre divers moyens pour assurer la conservation de toutes ses composantes. Elle encadre les activités et les services dans chacun des parcs pour qu'ils exercent un impact minimal sur le milieu favorisant sa découverte et son accessibilité par le public. C'est aussi la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ), principal mandataire de la Société qui gère l'offre d'activités et de services et assume la protection et la mise en valeur du parc national de la Jacques-Cartier et des autres parcs du Québec méridional.

Le troisième paragraphe de la page 3-90 sera également remplacé par le texte suivant.

Bien que le Parc national de la Jacques-Cartier soit localisé à l'extérieur du corridor d'étude de la route 175, ce territoire protégé selon la Loi sur les parcs (L.R.Q. c. P-9), risque de voir une partie de ses habitats fauniques perturbés et en particulier ceux du bassin de la rivière Cachée, qui est un des tributaires importants de la rivière Jacques-Cartier. D'ailleurs, la rivière Jacques-Cartier a fait l'objet d'une mise en nomination dans

le réseau des rivières du patrimoine canadien. Le parc national de la Jacques-Cartier dispose aussi d'une offre importante d'équipements récréatifs de qualité qui en fait une des composantes majeures du Croissant vert de la région de la Capitale-Nationale. Mais le parc national est beaucoup plus qu'un simple lieu de plein air, c'est un territoire témoin, un héritage que le gouvernement du Québec veut transmettre, intact, aux générations futures. C'est aussi un lieu où l'on peut vivre une expérience de plein air unique et découvrir, par l'entremise d'une offre éducative de qualité, ce qui fait la richesse du patrimoine protégé.

6 BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES INC. 1999. *Le transport intermodal des marchandises en région – Y'a-t-il un avenir pour l'intermodalité en région?*. Texte des conférences, février 1999, pagination multiple.

JOYCE, T.L. and SHANE MAHONEY, 2001. *Spatial and temporal distributions of moose-vehicle collisions in Newfoundland*. Wild. Soc. Bull. 29 :281-291.

DESSAU-SOPRIN, 2003a. *Étude d'impact sur l'environnement – Projet de réaménagement de la route 138 dans la municipalité de Longue-Rive*. Rapport principal préparé pour le Ministère des Transports du Québec, mars 2003, pagination multiple.

DESSAU-SOPRIN, 2003b. *Inventaires complémentaires de l'avifaune et de son habitat*. Rapport addenda n° 1 présenté au ministère des Transports du Québec. 25 p. et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 2004. *Projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84 – rapport addenda no 2 – programme de surveillance et de suivi*, 13 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 2003. *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec – enquête sur le camionnage de 1999*, 145 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 2003. *Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières, construction et réparation*. Les Publications du Québec, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ), 1990. *Outil d'estimation de l'importance des impacts environnementaux en vue de l'élaboration d'une étude d'impact du ministère des Transports du Québec*, n° 242, 73 p.

CENTRE D'EXPERTISE EN TRANSPORT MODAL (CETI), 2004, Collège François-Xavier Garneau, <http://www.transportintermodal.com/accueil.html>, consulté le 7 juin 2004.

Annexe 1 Carte des zones inondables

Annexe 2 Programme de compensation

**Annexe 3 Réponses aux demandes
d'information sur les espèces
menacées**

**Annexe 4 Inventaire du climat sonore de
1996**

**Annexe 5 Note de Dessau-Soprin
17 janvier 2003**

**Annexe 6 Méthodologie de l'étude de
pollution sonore pour les
infrastructures routières
existantes (pages 7 et 8)**

**Annexe 7 Méthodologie de l'étude de
pollution sonore pour des
infrastructures routières
existantes (pages 5 et 20)**

**Annexe 8 Étude d'impact déposée en
novembre 2003 – annexe 10**

**Annexe 9 Politique sur le bruit routier
(page 9)**

**Annexe 10 Cartes des inventaires des
milieux biologique et humain**

**Annexe 11 Réponses aux demandes
d'information sur les
écosystèmes forestiers
exceptionnels**

**Annexe 12 Liste des inclusions et des
exclusions à la zone agricole
permanente (CPTAQ) dans la
MRC La Jacques-Cartier**

**Annexe 13 Procédure d'acquisition
d'immeubles**
