



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  
déposée au ministre de l'Environnement du Québec

**Rapport addenda no 5**

**Réponses aux demandes d'informations du MENV  
et modifications au tracé**

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES SÉPARÉES DE LA ROUTE 175 ENTRE LES  
KILOMÈTRES 60 ET 84**

**MUNICIPALITÉ DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY**

**RAPPORT ADDENDA No 5**

**RÉPONSES AUX DEMANDES D'INFORMATIONS DU MENV  
ET MODIFICATIONS AU TRACÉ**

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

### DESSAU-SOPRIN

Christian Gagnon	Chargé de projet
------------------	------------------

# **1 INTRODUCTION**

Ce document renferme des informations concernant les documents complémentaires demandées par le ministère de l'Environnement (MENV) dans sa lettre du 15 septembre dernier dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet de réaménagement de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84. Les commentaires du MENV sont repris tels quels dans le document et la numérotation a été conservée.

Ce document contient aussi des informations sur l'entretien futur de la route 175 ainsi que sur les sections du tracé qui ont été modifiées depuis le dépôt de l'addenda numéro 3 en juin 2004.

## **2 INFORMATIONS ET DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES**

Cette section contient les commentaires sur les documents supplémentaires demandés par le ministère de l'Environnement dans sa lettre du 15 septembre 2004 (annexe 1).

### ***1) Les résultats de la caractérisation du ruisseau Taché réalisée à l'été 2004.***

Les résultats de la caractérisation du ruisseau Taché sont à l'annexe 2.

### ***2) Les résultats des travaux réalisés concernant la problématique de la grande faune et les mesures d'atténuation envisagées.***

L'étude sur la grande faune a comme objectif d'identifier les secteurs à proximité de la route 175 où on retrouve une concentration d'orignaux. Des inventaires de pistes ont donc été réalisés aux abords de la route 175 entre les kilomètres 74 et 84, secteur le plus propice à la présence d'orignaux. L'étude a permis de constater qu'il y avait une concentration de déplacements d'orignaux dans la coulée du ruisseau Taché, qui est située à proximité de l'accès du parc de la Jacques-Cartier.

Les résultats de cette étude seront joints à ceux provenant d'une autre étude couvrant les kilomètres 84 à 227, dont le but est d'identifier les endroits où des mesures d'atténuation seront requises pour cette problématique. Les résultats de cette combinaison seront disponibles lors des audiences publiques.

**3) Le détail du calcul des pertes d'habitat du poisson évaluées à 1,35 ha attribuables à la construction des ponts et ponceaux. Les informations suivantes sont requises :**

- **la localisation des ponts et ponceaux, leur catégorie (majeur/moyen/mineur), la perte d'habitat associée, le nom du cours d'eau ou, pour les cours d'eau intermittents, le bassin versant correspondant;**

Le tableau contenant le détail du calcul des pertes d'habitat est à l'annexe 3. Comme nous avons éliminé les voies de desserte sur une dizaine de kilomètres (voir section 4.3 du présent document), les pertes d'habitat potentielles seraient maintenant de 1,29 hectares au lieu des 1,35 hectares prévus initialement. Entre les kilomètres 60 et 74, tous les cours d'eau qui sont traversés font partie du sous-bassin hydrographique de la rivière des Hurons alors que les cours d'eau situés au nord du kilomètre 74, font partie du sous-bassin hydrographique de la rivière Cachée.

Pour réaliser le calcul, nous avons additionné les surfaces totales de tous les ponts et ponceaux qui sont à construire ou à reconstruire. Il est à noter que ce calcul a été réalisé en février 2004, à partir d'une version précédente du tracé et que les chaînages indiquant la localisation des structures peuvent différer quelque peu par rapport à l'option présentée dans ce document.

- **les pertes d'habitat associées aux interventions à l'endroit du ruisseau Taché;**

Tous les détails sur la caractérisation et les pertes d'habitat du ruisseau Taché sont à l'annexe 2.

- ***l'évaluation des pertes d'habitat probables, soit celles qui sont causées par les apports, le transport et le dépôt de sédiments qui proviennent des chantiers de construction et qui entraînent au site même, des travaux, et en aval dans les cours d'eau et dans les lacs, la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson. L'approche utilisée dans le cadre de cette évaluation devrait faire l'objet d'une validation auprès de Faune Québec;***

Il est très difficile de prédire quels seront les impacts temporaires causés par les travaux puisque d'autres éléments externes, comme des pluies importantes par exemple, peuvent avoir des impacts sur la quantité de sédiments présents dans le cours d'eau. Il y a donc beaucoup trop d'impondérables pour pouvoir prédire avec exactitude les impacts temporaires causés par les travaux. Normalement, compte tenu des mesures prises lors de la réalisation des travaux pour éviter l'apport supplémentaire en sédiments, les pertes temporaires devraient pouvoir être évitées. La réalisation de l'état de référence un an avant les travaux nous permettra de mesurer, après les travaux, les impacts réels du projet sur les cours d'eau et de prendre les mesures qui s'imposent s'il y a lieu.

- ***l'évaluation du potentiel de gain d'habitat à l'endroit des tronçons de route abandonnés qui seront restaurés;***

Comme la route à quatre voies séparées au nord du kilomètre 76 sera réaménagée dans l'axe de la route 175 et que nous récupérerons la chaussée actuelle à plusieurs endroits, seuls quelques ponceaux mineurs pourront être restaurés. Les gains d'habitat sont donc négligeables.

***4) La description du réaménagement de l'accès au parc national de la Jacques-Cartier et la construction du stationnement doivent être documentées. Les impacts environnementaux de ces aménagements doivent être identifiés ainsi que les mesures d'atténuation.***

Tel que décrit dans l'addenda numéro 3, l'échangeur pour l'accès au parc de la Jacques-Cartier a été modifié depuis le dépôt initial de l'étude d'impact en novembre 2003. En effet,

le pont d'étagement, qui a été déplacé d'environ 150 mètres vers le sud, laisse l'espace nécessaire pour aménager un échangeur en losange. Cet échangeur prend moins d'espace que l'échangeur proposé en novembre 2003 et a moins d'impact sur les aménagements actuels de l'entrée du parc de la Jacques-Cartier. Cependant, le ruisseau Taché doit toujours être réaménagé. Les principales modifications quant aux impacts sont les suivantes;

- Il faut construire un ponceau supplémentaire sur le ruisseau Taché, juste en aval du secteur à réaménager. Cette nouvelle route sera le nouvel accès au parc de la Jacques-Cartier. Elle sera composée de deux voies de circulation et d'une voie d'attente en amont de la guérite.
- La guérite d'entrée au parc n'a plus à être déplacée.
- La nouvelle route d'accès vers l'entrée du parc de la Jacques-Cartier sera aménagée dans le corridor déboisé de la ligne de transport d'énergie, à la limite du secteur boisé.

Pour ce qui est du stationnement, c'est la SEPAQ qui est responsable de sa localisation et de sa construction. La localisation exacte n'est pas encore connue.

Nous avons rencontré les représentants de la SEPAQ à la fin du mois de juin 2004 et ils se sont montrés favorables aux modifications proposées dans ce secteur.

##### **5) Les détails suivants concernant le climat sonore :**

- ***la localisation précise des secteurs identifiés aux pages 5-55 à 5-58 de l'étude d'impact;***

L'analyse sonore pour la dernière version du tracé n'est pas encore complétée. Elle sera transmise au ministère de l'Environnement aussitôt qu'elle le sera. Les numéros civiques des résidences touchées par des impacts faible, moyen et fort seront inscrits sur les cartes.



- **la localisation précise de la butte anti-bruit prévue pour réduire les impacts du bruit sur les résidences des rues de la Randonnée et Touraine;**

La localisation des écrans sonores sera connue lorsque l'étude sonore sera complétée.

- **le climat sonore actuel et prévu pour chacune des résidences dont le niveau de gêne a été qualifié de faible dans l'étude d'impact (page 3-119);**

Les résidences subissant un impact sonore faible seront identifiées sur les cartes. À noter cependant que selon la politique sur le bruit du ministère des Transports, seules les résidences subissant des impacts moyen ou fort seront considérées pour la mise en place de mesures d'atténuation. Les impacts sonores résiduels sur ces résidences devraient donc être réduits à un niveau acceptable.

#### **6) L'analyse des effets cumulatifs des interventions passées et futures du MTQ sur la route 175.**

Une analyse des effets cumulatifs est en cours de réalisation pour tout le projet de réaménagement de la route 175 entre les kilomètres 60 et 227. Nous ferons parvenir le rapport au ministère de l'Environnement aussitôt qu'il sera complété.

**7) Les grandes lignes du protocole de caractérisation et de suivi du milieu aquatique qui sera utilisé dans le cadre de l'état de référence du milieu aquatique que vous prévoyez faire un an avant les travaux. Faune Québec estime qu'en plus de la caractérisation des plus importants cours d'eau de la zone d'étude, une caractérisation en amont et en aval de chaque traversée (incluant les cours d'eau cartographiés comme intermittents) doit faire partie de cet état de référence afin de déterminer les habitats du poisson et les problématiques reliées à la libre circulation des poissons.**

Le protocole de caractérisation et de suivi du milieu aquatique n'est pas encore complété. Le protocole utilisé pour la caractérisation du ruisseau Taché sera le point de départ pour identifier les éléments à mesurer et à qualifier qui feront partie de l'état de référence.

En général, ce protocole ne sera pas aussi détaillé pour les cours d'eau traversés que pour le ruisseau Taché, qui lui doit être réaménagé au complet sur quelques centaines de mètres. De plus, le niveau de détail pourra varier d'un cours d'eau à l'autre en fonction de l'importance de chacun. Le Ministère est disposé à rencontrer les représentants de Faune Québec pour l'identification des cours d'eau les plus importants et pour valider avec eux les éléments à prendre en compte lors de la caractérisation des cours d'eau.

**8) La caractérisation amont-aval devrait être accompagnée d'une proposition concernant les dates de restriction à respecter pour chaque traversée de cours d'eau et du type d'ouvrage à construire. Faune Québec pourra par la suite valider cette proposition sur le terrain avec vous avant le dépôt des plans et devis.**

La caractérisation des cours d'eau (état de référence) nous permettra d'identifier, aux endroits où il y aura des traverses de cours d'eau, quelles sont les fonctions de l'habitat existantes et où sont localisés les seuils. Suite à cette caractérisation, il sera possible de recommander certains types d'ouvrages pour chaque cours d'eau ainsi que les dates qu'il faudra éviter pour la réalisation des travaux. Ces éléments devront être validés et approuvés par les représentants de Faune Québec.

**9) La superficie de milieu humide qui sera recréé lors du réaménagement du ruisseau Taché et une description des aménagements prévus.**

Le milieu humide du ruisseau Taché est en fait un secteur inondé temporairement par un barrage de castor. Ce secteur n'a donc pas les caractéristiques que l'on retrouve habituellement dans un milieu humide. Il ne sera donc pas recréé lors du réaménagement du ruisseau Taché.

**10) Les renseignements connus à ce jour concernant l'aspect de la variation des valeurs des résidences et commerces à la suite de la réalisation du projet.**

L'étude est présentement en cours de réalisation. Les résultats de l'étude seront disponibles lors des audiences publiques.

**11) Dans le contexte de la période d'information et de consultation publique, il serait intéressant que vous présentiez les concepts types des principales mesures d'atténuation que vous prévoyez mettre en place (bermes filtrantes, barrières filtrantes, bassin de rétention, etc.).**

Les concepts types que nous allons mettre en place sont inscrits dans le cahier des normes. Ils sont illustrés à l'annexe 4.

**12) Vous devriez compléter votre plan des mesures d'urgence en décrivant clairement votre lien avec les autorités municipales (coordonnées des personnes responsables) et faire état des différentes situations d'urgence potentielles.**

Les coordonnateurs local et régional de sécurité civile « mission transport » possèdent les coordonnées pour rejoindre en tout temps le responsable de la municipalité en sécurité civile, soit monsieur Michel Chatigny.

De plus, le CRIC (Centre Régional d'Information et de Communication Québec/Chaudière-Appalaches), joue depuis 1996 le rôle de guichet unique et porte d'entrée priorisée pour recevoir les appels du public, des corps policiers, des services d'urgence et des partenaires pour les deux régions et procède au déclenchement des processus d'alerte et de mobilisation interne et externe à la demande de l'un des deux coordonnateurs locaux ou régionaux en sécurité civile.

Juste avant et pendant les travaux, le Ministère va organiser des rencontres d'information et de coordination avec la municipalité concernant les échéanciers, les chemins de détours prévus et les options en cas de sinistre. La municipalité sera constamment avisée sur les chemins de détour qui seront privilégiés par le Ministère. De plus, la circulation des véhicules d'urgence sera assurée en tout temps. Les services locaux d'urgence seront donc continuellement accessibles pour la population de la municipalité.

À noter que c'est maintenant Louise Villeneuve qui agit à titre de répondante en communication à la direction de Québec.

***13) Décrire la nature des activités agricoles qui ont cours sur les 5,5 hectares voués à l'agriculture qui seront perdus par la réalisation du projet.***

La réponse à cette question est fournie aux pages 45 et 46 du rapport addenda n° 3 (Dessau-Soprin, 2004).

On y mentionne, entre autres, que l'agriculture est marginale et se répartit en trois endroits que l'on localise. Le premier terrain abrite une zone en friche et une plantation de résineux, le deuxième une plantation et le troisième est occupé par une friche et une érablière exploitée à des fins non commerciales.

**14) Décrire les critères de la méthode d'évaluation des impacts (étude d'impact figure 5-1), définir les classes de valeur pour chacun de ces critères et fournir la grille de détermination de l'importance des impacts.**

La réponse à cette question est fournie à la page 49 du rapport addenda no 3 (MTQ, 2004).

De plus, pour compléter cette réponse, nous joignons à l'annexe 5 un extrait résumé de la méthode du MTQ (1990) qui est tirée de l'étude d'impact sur l'amélioration de la sécurité de la route 185 à Dégelis (MTQ, 2001).

Il est à noter que ce projet a été jugé recevable par le MENV et a été soumis au processus d'audience publique sur l'environnement.

**15) Vous devriez élaborer sur les avantages et désavantages associés à la mise en place des ponceaux conventionnels et des ponceaux en arches préfabriqués. La DÉE a obtenu des avis contradictoires à votre position de la part de la Direction du suivi de l'état de l'environnement et de Faune Québec concernant les impacts environnementaux associés à la mise en place de ces structures. Faune Québec suggère que vous fassiez l'essai de ponceaux en arches préfabriqués pour un nombre limité de traversées de cours d'eau sélectionnés, et que vous fassiez un suivi afin d'accumuler des données pertinentes sur leur utilisation en regard de la protection des habitats fauniques. Une telle approche est-elle envisageable?**

Le ministère des Transports a déjà expérimenté l'aménagement de ponts à arches préfabriqués ou bétonnés en place, et dans les deux cas, cette expérience a démontré que pour installer les semelles à une profondeur suffisante, il était impossible de garder l'écoulement du cours d'eau dans son lit. À cause de la sécurité des travailleurs, on doit conserver une certaine pente dans l'excavation, ce qui élargit la surface à creuser. De plus, il est difficile d'installer des batardeaux complètement étanches qui empêcheraient l'eau de

se déverser dans les excavations. Il n'y a donc pas de gain environnemental à installer ce type de ponceau.

Néanmoins, la décision quant au type de structure à aménager n'est pas encore prise. Elle le sera à l'étape des plans et devis.

***16) Le projet de gestion des corridors routiers élaboré en 1998 mentionné à la page 58 du document de réponses aux questions et commentaires du MENV.***

Les informations sur le projet de gestion des corridors routiers se retrouvent dans l'étude d'impact intitulée « Projet pilote de gestion du corridor routier, route 175, Stoneham-et-Tewkesbury » (MTQ, 1998). Cette étude a été déposée au ministère de l'Environnement en 1998.

### **3 ENTRETIEN DE LA ROUTE 175**

Contrairement à ce qui avait été mentionné dans les documents précédents, le Ministère a pris la décision de conserver l'entretien de la route 175 et de ne pas la céder à la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury. Par contre, la route 175 conservera le même gabarit qu'actuellement et ne sera pas réaménagée pour tenir compte du changement de vocation.

## **4 MODIFICATIONS AU TRACÉ**

Voici les principaux changements apportés au tracé depuis le dépôt de l'addenda numéro 3 en juin 2004, ainsi que les impacts qui découlent de ces modifications. Les cartes montrant le tracé modifié sont à l'annexe 6.

### **4.1 QUARTIER RÉSIDENTIEL RANDONNÉE/TOURAINÉ ET PARC DU MONT WRIGHT (KM 62+000 À 64+200)**

La raison principale qui amène le Ministère à modifier le tracé dans ce secteur est la protection du parc du mont Wright. En aménageant la future autoroute à la limite de l'emprise de la route 175 actuelle, on élimine la cicatrice créée dans le parc ainsi que la barrière physique entre les ruines des bâtiments ayant appartenu aux frères Wright, le stationnement et le reste du parc. Cependant, ce changement modifie aussi les impacts sur les résidents des rues de la Randonnée et Touraine et ceux situés sur la route 175 à la limite nord du parc.

#### **4.1.1 Principales modifications**

À partir du kilomètre 60, l'autoroute longe toujours la ligne de transport d'énergie. Pour traverser le quartier résidentiel Randonnée/Touraine, l'autoroute sera plutôt déportée vers l'ouest à partir du kilomètre 62,2, traverse le quartier résidentiel Randonnée/Touraine en diagonale pour finalement rejoindre la limite est de l'emprise de la route 175 actuelle au kilomètre 62,9. À l'intérieur des limites du parc du mont Wright, l'autoroute longe la route 175 actuelle à l'est. Au nord du parc du mont Wright, le tracé bifurque vers l'est pour reprendre le tracé présenté en juin dernier qui contourne le secteur du camping Stoneham. La largeur du terre-plein dans le quartier résidentiel et le parc du mont Wright est réduite à six mètres.



La route 175 est donc conservée pour être utilisée comme voie de desserte du côté ouest de l'autoroute. Du côté est, seule une voie de desserte longeant l'autoroute sera construite dans le quartier résidentiel Randonnée/Touraine et se terminera dans le stationnement du parc du mont Wright.

Le pont d'étagement, qui devait être construit vis-à-vis la rue de la Randonnée pour faire le lien entre les secteurs est et ouest du quartier résidentiel, sera déplacé d'environ 300 mètres vers le sud, dans un secteur où il n'y a pas de résidences à proximité. C'est l'autoroute qui passera au-dessus du nouveau lien qui sera construit.

#### **4.1.2 Modification des impacts**

##### ***Quartier résidentiel Randonnée/Touraine***

Les impacts du nouveau tracé dans ce secteur concernent surtout les résidences à acquérir et le bruit routier. Avec ce tracé, il y a sensiblement le même nombre de résidences qui devront être acquises, soit une quinzaine. Cependant, certaines résidences riveraines à la route 175 actuelle seront dorénavant touchées par cette nouvelle proposition. Toutes les résidences qui sont touchées sont localisées entre la route 175 actuelle et la ligne de transport d'énergie. De plus, le restaurant « Accomodations JSB » devra aussi être acquis.

Comme ce tracé devrait occasionner des impacts sonores pour quelques résidences localisées du côté est de l'autoroute, un écran anti-bruit sera construit entre l'autoroute et la voie de desserte du côté est de l'autoroute. Du côté ouest, le niveau sonore devrait demeurer à peu près le même. L'analyse sonore, qui sera réalisée dans les prochaines semaines, permettra de valider cette hypothèse, de déterminer les caractéristiques des écrans anti-bruit s'il y a lieu et d'identifier toutes les résidences dont le niveau sonore sera modifié. En fonction de la Politique sur le bruit routier, on retiendra l'aménagement d'écrans anti-bruit si on évalue que certaines résidences subiront un impact moyen ou fort suite à la construction de l'autoroute.

### ***Parc du mont Wright***

Les impacts de ce tracé sur le parc du mont Wright ont été minimisés par rapport à la proposition précédente. En effet, longer l'emprise de la route 175 actuelle fait en sorte que l'autoroute ne crée pas de nouvelle cicatrice dans le parc, ce qui est positif entre autres au niveau du paysage. De plus, ce tracé est plus éloigné des sentiers pédestres et de la forêt exceptionnelle. Cette dernière est localisée à l'est de la ligne de transport d'énergie.

Les ruines des bâtiments ayant appartenu aux frères Wright ne sont pas touchées par ce tracé, mais seront situées à une quarantaine de mètres de la chaussée est de l'autoroute. De plus, dans ce tracé, les ruines et le stationnement ne sont plus séparés physiquement du reste du parc, comme c'était le cas dans les options précédentes. Le stationnement actuel, qui est touché à son extrémité, pourra être conservé en partie et réaménagé avec une superficie équivalente à la situation actuelle. La voie de desserte située à l'est de l'autoroute aboutira au stationnement.

La surface à déboiser dans le parc demeure approximativement la même que dans la version précédente, soit environ 4,5 hectares. Toutefois, le déboisement se fera dans un boisé qui est déjà perturbé par la proximité de la route 175 et la présence de l'entrée du stationnement.

Au nord du mont Wright, à l'endroit où l'autoroute bifurque vers le contournement du secteur du camping Stoneham, le Ministère doit acquérir en partie deux lots boisés contigus au parc. Le Ministère envisage donc d'acheter la totalité de ces deux lots et de céder au parc du mont Wright, comme mesure de compensation, les surfaces non nécessaires à la construction de l'autoroute. La superficie totale des parties cédées serait d'environ 10 hectares.

### ***Secteur au nord du parc du mont Wright***

Étant donné que ce tracé longe l'emprise de la route 175 actuelle dans le parc du mont Wright, environ cinq résidences supplémentaires, localisées le long de la route 175 à la limite nord du parc, devront être acquises.

## **4.2 ÉCHANGEUR DU CHEMIN SAINT-EDMOND (KM 66+000)**

Dans ce secteur, les bretelles de l'échangeur en direction nord sont maintenant en losange. Cette modification a comme principal objectif d'éviter d'aménager ces bretelles sous la ligne de transport d'énergie de 735 Kv.

## **4.3 CHANGEMENT DE CLASSIFICATION DE LA NOUVELLE ROUTE AU NORD DU KILOMÈTRE 63,5**

Entre les kilomètres 63,5 (limite nord du parc du mont Wright) et 75,1 (accès au parc de la Jacques-Cartier), le tracé de l'autoroute de contournement traverse des lots qui sont pour la plupart forestiers. Comme les accès sont interdits sur l'autoroute, le Ministère avait prévu aménager une voie de desserte dans ce secteur pour permettre l'accès aux lots riverains.

Puisque le secteur traversé comporte de grands lots forestiers, les objectifs de sécurité peuvent être atteints en modifiant la classification de l'autoroute en route à quatre voies séparées sans ouverture dans le terre-plein. De plus, le MTQ entend appliquer les principes de gestion des corridors routiers et des accès en ne permettant que les accès forestiers à la route à quatre voies séparées et en interdisant les accès résidentiels. Les caractéristiques de ce type de route sont les suivantes;

- Du côté où il y a la présence de la route 175, les accès ne seront pas permis sur la route à quatre voies séparées. Donc, les lots qui sont situés entre la route à quatre voies séparées et la route 175 seront desservis par cette dernière, comme c'est le cas actuellement.

- De l'autre côté, il n'y a plus de voies de desserte de prévue et seulement des accès forestiers seront permis. La localisation de ces accès sera déterminée en accord avec le propriétaire des lots concernés. Chaque accès sera délimité de chaque côté par une servitude de nonaccès.
- La route à quatre voies séparées conserve le même gabarit et les mêmes largeurs de terre-plein que la section autoroute au sud du kilomètre 62.
- Les échangeurs étagés au chemin Saint-Edmond et à l'entrée du parc de la Jacques-Cartier sont conservés.
- Il n'y aura pas d'ouvertures dans le terre-plein. Les usagers devront utiliser les échangeurs pour changer de direction.
- La limite de vitesse sera de 90 km/h au lieu de 100 km/h.

Cette modification de la classification permet de diminuer les coûts de réalisation du projet, de réduire les espaces à déboiser et de minimiser les impacts sur le paysage. Pour le projet global de lien routier Québec-Saguenay, cela signifie que la route à quatre voies séparées débute au nord du parc du mont Wright à Stoneham-et-Tewkesbury (km 63,5) pour se prolonger jusqu'au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

### ***Impacts sur l'environnement***

- Une résidence, située à la hauteur du kilomètre 71,7 à l'ouest de la future route à quatre voies séparées, devra être acquise puisque les accès résidentiels seront interdits.
- Une quinzaine de petits lots résidentiels, situés entre les kilomètres 69,5 et 70, devront être acquis au complet à l'ouest de la route à quatre voies séparées puisque les accès résidentiels seront interdits.
- Environ 33 hectares de forêt n'auront plus à être déboisés.
- Les pertes d'habitat du poisson passent de 1,35 hectares à 1,29 hectares étant donné qu'il y aura moins de structures à construire.

- Au niveau visuel, l'impact est positif puisqu'il n'y aura plus de voies de desserte visibles à partir de la route. En effet, ces voies de desserte sont souvent très visibles de la route dans un milieu montagneux puisqu'elles suivent beaucoup plus la topographie du terrain que l'autoroute.

### ***Impacts sur les coûts***

Cette solution permettrait au Ministère d'économiser un montant d'environ 5 millions de dollars lors de la construction et quelques dizaines de milliers de dollars chaque année en entretien.

## 5 BIBLIOGRAPHIE

MTQ 1998. *Projet pilote de gestion du corridor routier, route 175, Stoneham-et-Tewkesburys*. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec. Rapport final.

MTQ 2001. *Amélioration de la sécurité, route 185 Municipalité de Dégelis*. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec. Rapport final, Projet no 20-3372-9806. 113 pages et 5 annexes.

MTQ, 2004. *Rapport addenda no 3. Réponses et commentaires du MENV*. Rapport préparé par Dessau-Soprin dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84, municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury. 35 pages et 2 annexes.

---

**Annexe 1 Lettre du ministère de  
l'Environnement du 15  
septembre 2004**

---

---

**Annexe 2 Les résultats de la  
caractérisation du ruisseau  
Taché**

---



---

## **Annexe 3 Calcul des pertes d'habitat**

---

---

**Annexe 4 Concept-type des principales  
mesures d'atténuation**

---

---

**Annexe 5 Méthode d'évaluation des  
impacts du MTQ**

---

---

**Annexe 6 Cartes du tracé - milieux  
humain et biophysique**

---