

ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

AVIS DE PROJET

ROUTE 175, KILOMÈTRES 60 À 84

STONEHAM-ET-TEWKESBURY

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE :
CHAUSSÉE À QUATRE VOIES SÉPARÉES

Novembre 2001

PRÉAMBULE

Dans la législation québécoise, les articles 22 et 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et les règlements qui les sous-tendent, assurent la protection de l'environnement et des différents écosystèmes qui le composent.

L'article 31.1 oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du Gouvernement, avant d'entreprendre une activité ou un projet prévu au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Cette procédure, administrée par la Direction générale des évaluations environnementales, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55^e parallèle.

L'article 22 oblige toute personne à obtenir du sous-ministre de l'Environnement un certificat d'autorisation avant d'entreprendre un projet ou une activité susceptible de modifier la qualité de l'environnement et d'en engendrer une contamination. Une procédure administrée par la Direction générale des évaluations environnementales et s'inspirant du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 1), a également été développée pour permettre l'application efficace de cet article de la loi. Elle s'applique essentiellement aux projets pour lesquels des études de répercussions environnementales sont requises.

Le dépôt de l'avis de projet constitue une étape commune aux deux procédures. Il s'agit d'un avis écrit par lequel le promoteur informe le ministère de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'une activité ou d'un projet visé par l'un ou l'autre de ces articles de la loi afin d'obtenir des indications sur l'étude d'impact à effectuer, par le biais de la directive émise par le ministre (article 31.2), ou sur l'étude des répercussions environnementales, par le biais d'un guide de référence, pour satisfaire aux exigences du sous-ministre de l'Environnement.

L'avis de projet est utilisé par le promoteur pour décrire la nature générale du projet ou de l'activité qu'il a l'intention d'entreprendre. Pour accroître le degré de précision de la directive ou du guide de référence, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet doit ensuite être retourné au :

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en cinq copies pour les projets visés par l'article 22, et en quinze copies pour les projets soumis en vertu de l'article 31.1.

À l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception _____
	Dossier numéro _____

1. PROMOTEUR

Ministère des Transports du Québec (a/s M. Luc Bergeron, ing., directeur)

Direction de Québec
Les Cours de l'Atrium
475, boulevard de l'Atrium, 4^e étage
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9
Tél. : (418) 643-1911

Chargé de projet : Monsieur Denis Vaillancourt, ing.
Service des inventaires et du plan
Direction de Québec
Les Cours de l'Atrium
475, boulevard de l'Atrium, 4^e étage
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9
Tél. : (418) 380-2003, poste 2272

Responsable de l'étude d'impact : Monsieur Yves Bédard, biologiste
Service des inventaires et du plan
Direction de Québec
Les Cours de l'Atrium
475, boulevard de l'Atrium, 4^e étage
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9
Tél. : (418) 380-2003, poste 2225

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR

Aucun consultant n'est identifié pour le moment. Un consultant sera mandaté dans les prochains mois pour réaliser l'étude d'impact environnemental.

3. TITRE DU PROJET

Le présent avis concerne l'aménagement d'une chaussée à quatre voies séparées sur la route 175, entre les kilomètres 60 et 84, dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury.

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Le ministère des Transports du Québec a amorcé, il y a quelques années, un exercice de planification qui a eu comme résultat le Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004 ⁽¹⁾. Celui-ci présente la mission, les orientations et les objectifs d'intervention du Ministère et a été déposé récemment à l'Assemblée nationale conformément aux nouvelles dispositions de la Loi sur l'administration publique.

La mission identifiée par le ministère des Transports est la suivante : « 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. »

Les trois orientations présentées dans le Plan stratégique pour guider l'action du Ministère et améliorer la qualité et la sécurité des réseaux de transport sont :

- Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec et de ses régions.
- Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés.
- Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.

Le Ministère dispose de plusieurs leviers d'intervention pour réaliser son mandat dont ceux de planifier, concevoir et réaliser les travaux d'amélioration, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui sont sous sa responsabilité ainsi que de soutenir financièrement et techniquement les municipalités pour l'entretien et la réfection du réseau routier local.

Parallèlement à l'exercice de planification stratégique du ministère des Transports, le gouvernement du Québec, par l'entremise du premier ministre du Québec, M. Lucien Bouchard, rendait public le 14 juin 1999 à Jonquière son Plan stratégique d'intervention 2001-2010 pour les routes 175 et 169. Le présent projet était inclus dans ce Plan. Ce dernier découle des recommandations de l'étude de la coentreprise BUC (BPR, Urbatique, Cima-GGE) d'avril 1999⁽²⁾.

Donc, plus spécifiquement, le ministère des Transports vise les objectifs suivants :

- améliorer la sécurité sur la route 175 dans ce secteur;
- assurer une meilleure desserte à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean;
- diminuer le nombre de conflits entre la circulation locale et la circulation de transit;
- améliorer l'intersection de la route 175 avec la rue Saint-Edmond (route pour Saint-Adolphe);
- améliorer l'intersection de la route 175 avec la rue Crawford;
- mieux contrôler les accès riverains;
- répondre à la demande future (augmentation des débits de circulation);
- respecter l'environnement et les principes de développement durable;
- améliorer l'intersection de la route 175 avec l'accès du Parc de la Jacques-Cartier (km 74,5).

5. LOCALISATION DU PROJET

Le projet sera réalisé sur le territoire de la Direction de Québec du ministère des Transports. Il se situe entièrement dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, dans la MRC de La Jacques-Cartier. Le début coïncide avec l'intersection des routes 175 et 371 (km 60) et la fin se situe à la limite de la Réserve faunique des Laurentides (km 84). La longueur totale du projet est d'environ 24 kilomètres (voir figure 1 en annexe).

Les principales parties de lots susceptibles d'être affectés par le projet (du sud vers le nord) :

⇒ Paroisse de Saint-Edmond-de-Stoneham :

- Rang I : 7, 8, 9, 10, 11, 11a, 12, 12a, 13;
- Rang II : 14, 15, 15a, 16, 17, 17a, 17b, 17c, 18, 18a, 19;
- Rang III : 18, 19;
- Rang IV : 18a, 19;
- Rang V : 20, 21, 22;
- Rang VIII : 25 à 41.

⇒ Paroisse de Saint-Adolphe :

- Saint-Victor : 341 à 345 inclus;
- Saint-Alexandre : 361 à 375 inclus.

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

La majorité des lots susceptibles d'être affectés par le présent projet sont de propriété privée. Les superficies requises pour l'emprise seront acquises en conformité avec la Loi sur l'expropriation. L'expropriation toucherait principalement des bandes de terrain de largeur variable qui pourraient couper certains lots en deux.

Le nouveau corridor de la route 175 aura une emprise d'au moins 70 mètres et nécessitera l'expropriation ou le déplacement de quelques résidences. Les accès à la route seront entièrement reconstruits selon les normes du Ministère.

7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Le projet consiste à aménager la route 175 à quatre voies séparées pour les kilomètres 60 à 84.

En plus d'augmenter le nombre de voies et de les diviser pour chacune des directions, des courbes seront corrigées ainsi que le profil en long.

Deux variantes seront étudiées :

- un élargissement à quatre voies séparées dans l'axe actuel avec des servitudes de non-accès à plusieurs endroits;
- la construction d'une route à quatre voies séparées dans un nouvel axe (voir figure 2 en annexe), tout en conservant la route 175 actuelle sur une grande longueur (entre les km 60 à 74) pour desservir les résidents.

Évidemment, pour réaliser ce projet, des travaux de déboisement, expropriation, dynamitage, déblais, remblais, construction de ponts et de ponceaux, etc. sont prévus.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Historiquement dans la MRC, la population s'est installée linéairement le long des axes de transport principaux et la route 175 ne fait pas exception. On retrouve trois petits secteurs où il y a une certaine concentration de résidences et de quelques petits commerces aux environs des kilomètres 60, 63 et 67. Pour le reste du projet, l'urbanisation est discontinue et les résidences sont très dispersées le long de la route.

Le territoire traversé est essentiellement forestier et est caractérisé par l'érablière à bouleaux jaunes. Par le passé, ce territoire a fait l'objet d'une intense exploitation forestière à l'exception du Mont-Wright qui a fait l'objet de mesures de conservation exceptionnelles par leurs propriétaires (les frères Wright). Cet état de fait a conféré à cette colline, une grande valeur sur le plan écologique et de la biodiversité. Elle se trouve à être une relique des forêts anciennes qui couvraient l'ensemble du territoire au moment de la colonisation. En dehors de cet îlot, la forêt est d'âge variable et est fonction des coupes. On y retrouve une plus large proportion de feuillus intolérants.

Deux bassins versants sont traversés par le projet, soit celui de la rivière Saint-Charles (rivière des Hurons et rivière Noire) et celui de la rivière Jacques-Cartier (rivière Cachée). La particularité du bassin versant de la rivière Saint-Charles est qu'il sert de source d'eau potable pour une partie importante de la population de la Ville de Québec. En ce qui a trait au bassin versant de la Jacques-Cartier, c'est que cette rivière et ses tributaires ont fait l'objet d'un ambitieux programme de réimplantation du Saumon de l'Atlantique. La rivière Cachée a entre autres fait l'objet d'ensemencement de tacons il y a quelques années.

Outre ces deux grands traits caractérisant le milieu naturel, le territoire visé est un habitat très favorable à la faune de par la mosaïque de boisés de différents âges favorisant ainsi une grande productivité.

Sur le plan de l'archéologie, en plus des vestiges connus de la résidence des frères Wright, les vallées empruntées par le tracé représentent des corridors de déplacement naturels qui offrent un important potentiel sur le plan de l'archéologie historique et préhistorique

Le paysage perçu de cette route représente un grand intérêt. Il offre des vues spectaculaires sur les vallées et les collines avoisinantes que représentent les Basses Laurentides.

Au niveau des grandes affectations du territoire, la route 175 croise quatre zones⁽³⁾. Dans la partie sud du projet, la route traverse une zone rurale et le périmètre d'urbanisation de Stoneham-et-Tewkesbury et le Parc du mont Wright, qui est affecté « zone de conservation ». Dans la partie nord du projet, la route est située dans un secteur affecté « zone récréative ».

9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Dans l'étude d'impact, deux solutions seront analysées et les impacts varieront en intensité selon le projet qui sera privilégié.

⇒ Pour le milieu naturel :

- l'ouverture d'un nouveau corridor routier implique la destruction de plusieurs dizaines d'hectares de forêt. Dans la majorité des cas, ce sera une perte sèche et dans plusieurs autres, cette perte sera compensée par le rétablissement de la forêt dans le corridor abandonné.
- l'insertion du nouveau tracé dans la zone de conservation du Mont-Wright représentera un défi afin de préserver l'intégrité de ce lieu.
- l'ouverture d'un nouveau corridor de transport implique une concentration du phénomène de fractionnement des habitats fauniques avec des conséquences pour la faune et les usagers de la route.
- il est à prévoir lors de la période de construction, des structures de franchissement du cours d'eau, des perturbations du milieu aquatique et de sa faune. Ces impacts sont toutefois temporaires et faciles à contrôler.
- un impact potentiel qui existe déjà et qui ne fera qu'augmenter est la contamination possible de l'eau servant à alimenter la Ville de Québec. Ce risque vient du fait qu'une partie de la route 175 actuelle et future est à l'intérieur du bassin versant du lac Saint-Charles et qu'une partie du drainage de la route se fait directement dans la rivière des Hurons (charge du lac Saint-Charles). Les risques de pollution sont surtout reliés à un potentiel déversement accidentel de produits toxiques.

⇒ Pour le milieu humain :

- modification du paysage, particulièrement en ce qui regarde les cicatrices que représente le déboisement, les remblais et les déblais.
- diminution de marge de recul des bâtiments et relocalisation de certains d'entre eux;
- plusieurs lots appartenant à des propriétaires privés seraient coupés en deux par l'aménagement de la route dans un nouvel axe. Il faudra donc envisager des solutions pour que les propriétaires de ces lots puissent y avoir accès de façon sécuritaire.
- impacts sonores qui pourraient être importants pour certains résidents, surtout si la route était aménagée dans un nouvel axe;
- inconvénients liés à la période de construction (perturbation de la circulation régulière, bruit et poussière);
- coupe d'arbres, modification du paysage;
- possibilité de relocalisation ou de réaménagement de puits ou de systèmes d'évacuation des eaux usées.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

L'étude de ce projet se poursuivra jusqu'en 2005.

La réalisation des travaux est prévue s'échelonner sur une période de quatre années, soit de 2006 à 2010.

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Le doublement de la chaussée pour l'autoroute 73 au sud du présent projet se réalisera de 2002 à 2005.

Différents projets de routes à quatre voies séparées dans la Réserve faunique des Laurentides seront réalisés.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le : 23 novembre 2001

par :


DENIS VAILLANCOURT, ingénieur

NOTES DE FIN DE DOCUMENT

- (1) MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, avril 2001, 50 pages.
- (2) COENTREPRISE B.U.C. (BPR, URBATIQUE, CIMA-GGE). Construction d'une route à chaussées séparées dans la Réserve faunique des Laurentides, avril 1999, 4 volumes.
- (3) MRC DE LA JACQUES-CARTIER. Premier projet de schéma d'aménagement (PSAR) de la MRC de la Jacques-Cartier. Janvier 1998.



Figure 1
 Localisation du projet
 Aménagement à 4 voies séparées de la route 175, Km 60 @ 84
 Octobre 2001



Figure 2
 Tracé hors de l'axe actuel
 Aménagement à 4 voies séparées de la route 175, Km 60 @ 84
 Octobre 2001