



**DA38.2**

**242**

Projet de réaménagement de la route 367  
entre Saint-Augustin-de-Desmaures et  
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier  
**St-Augustin-de-Desmaures 6211-06-106**

**Date :** 17 juin de 13h30 à 16h00

**Endroit :** 475, boul. de l'Atrium, Charlesbourg, Salle Québec

**Rédigé par :** Yolaine Labbé (GENIVAR)  
Maryse Hamel (MTQ)

Original signé par Maryse Hamel

**Objet :** Présentation du projet de réaménagement de la route 367 aux représentants de la nouvelle Ville de Québec.

- But :**
- Faire le point sur le projet avec les représentants de la nouvelle Ville de Québec ;
  - Présenter l'avancement de l'étude d'impact sur l'environnement ;
  - Convenir d'un mode de fonctionnement et de la participation des partenaires municipaux et régionaux ;
  - Recueillir les commentaires et répondre aux questions.

**Étaient  
présents :**

Mme	Maryse Hamel	MTQ, DT Québec, Service des inventaires et du plan
M.	Claude Stevens	"
M	Yves Julien	"
Mme	Marie Nolet	"
M	Martin Lafrance	"
M.	Marcel Gagné	"
M.	Francis Gauvin	MTQ, DT Québec, Service des projets
Mme	Louise Villeneuve	MTQ, DT Québec, Service de liaison avec les partenaires et usagers
Mme	Yolaine Labbé	Groupe conseil GENIVAR inc.
M.	Jean Boudreault	"
M.	Luc Bérubé	Ville de Québec (Arrondissement 08), Direction gestion du territoire
M.	Pierre Boulanger	Ville de Québec (Arrondissement 08), Direction gestion du territoire
M.	Yvon Fontaine	Ville de Québec, Service de l'aménagement du territoire
M.	Benoit Andrews	Ville de Québec, Division Transport

**Copie :** Aux participants

Luc Bergeron	Directeur, Direction de Québec, MTQ
Gabriel Laviolette	Chef, Centre de service de Québec, MTQ
Marc Des Rivières	Directeur, division Transport, Ville de Québec

Objet : Présentation du projet aux représentants de la nouvelle Ville de Québec

Détails	Action à prendre par délai
<p><b>1. Présentation des participants</b></p> <p>Claude Stevens souhaite la bienvenue aux participants et demande à chacun de se présenter.</p> <p><b>2. But de la rencontre</b></p> <p>La réalisation de l'étude d'impact prévoit la consultation des partenaires concernés. De plus, en raison des nouvelles personnes affectées au dossier, le but de la rencontre est de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire le point sur le projet avec les représentants de la nouvelle Ville de Québec.</li> <li>• Présenter l'état d'avancement de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par GENIVAR.</li> <li>• Convenir d'un mode de fonctionnement et de la participation de chacun pour les prochaines étapes de préparation du projet.</li> <li>• Recueillir les commentaires et répondre aux questions.</li> </ul> <p><b>3. Présentation du projet par Maryse Hamel, MTQ</b></p> <p>(voir présentation PowerPoint)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contexte et historique du projet;</li> <li>• Participation des partenaires municipaux et régionaux;</li> <li>• Étude d'opportunité;</li> <li>• Étude d'impact sur l'environnement;</li> <li>• Présentation du tracé retenu et des impacts appréhendés;</li> <li>• Cheminement du projet.</li> </ul> <p><b>4. Questions et commentaires des intervenants sur le projet</b></p> <p><b>Q-1 (B. Andrews) :</b> Il a été démontré que la route 367 actuelle est non-conforme aux normes. Qu'advient-il, à la suite du réaménagement proposé, des problèmes de la route actuelle? Est-ce que des interventions sont prévues par le MTQ?</p>	

Objet : Présentation du projet aux représentants de la nouvelle Ville de Québec

Détails	Action à prendre par délai
<p><b>R-1 (MTQ) :</b> Cette section de la route 367 (de la voie ferrée à l'intersection du Grand-Capsa) sera rétrocedée pour devenir une route à juridiction municipale. De plus, la vitesse affichée sera réduite à 50 km/h. Une circulation locale caractérisera cette route pour laquelle un débit journalier de moins de 500 véhicules/jour sera encouru. La problématique initiale justifiant le réaménagement ne s'appliquera donc plus.</p> <p><b>Q-2 (B. Andrews) :</b> Comme il y a une proposition de prolongement de la Route Verte dans ce secteur, y a-t-il des possibilités d'aménagements particuliers pour les cyclistes sur cette route?</p> <p><b>R-2 (MTQ) :</b> Cet aménagement serait possible uniquement sur la route rétrocedée qui deviendrait de responsabilité municipale une fois le projet de réaménagement complété. Le pavage de la moitié des accotements permettra toutefois aux cyclistes de circuler sur le nouveau corridor de la route 367.</p> <p><b>Q-3 (Y. Fontaine) :</b> Pour les maisons situées dans le secteur sud, est-ce que l'accès se fera via la route ou le cul-de-sac? Ces accès seront-ils sécuritaires? Les possibilités de prolonger le cul-de-sac ou d'aménager une voie à sens unique ont-elles été évaluées?</p> <p><b>R-3 (MTQ) :</b> Le projet nécessitera un réaménagement sécuritaire des accès et une restructuration des lots. Le cul-de-sac proposé a été conçu de manière à desservir le maximum de résidences en limitant les impacts sur le milieu humain (résidences et milieu agricole). Certaines maisons seront toutefois raccordées directement à la route actuelle.</p> <p><b>Q-4 (Y. Fontaine) :</b> Dans le secteur sud, pourquoi le tracé de route proposé n'est pas plus déplacé à l'ouest pour s'éloigner des résidences?</p> <p><b>R-4 (MTQ) :</b> Des exploitations agricoles se trouvent à l'ouest de la route actuelle. Le tracé proposé cherche à éviter ce secteur de forte résistance.</p> <p><b>Q-5 (Y. Fontaine) :</b> Expliquez le choix de construction d'un viaduc à la croisée du tracé proposé et de la route 367 actuelle. Pourquoi la nouvelle route passe en dessous?</p> <p><b>R-5 (MTQ) :</b> Le profil de la route actuelle permet d'aménager la nouvelle route en dessous et de conserver l'ancienne au même niveau. Il n'y aurait donc aucun rehaussement nécessaire et la quantité de remblais serait minimisée. Ainsi, les impacts sur les résidences situées à proximité de ce croisement seraient limités, notamment sur les milieux visuel et sonore.</p>	

Objet : Présentation du projet aux représentants de la nouvelle Ville de Québec

Détails	Action à prendre par délai
<p><b>Q-6 (Y. Fontaine) :</b> Une attention particulière devra être portée au projet en regard du paysage et des résidences patrimoniales.</p> <p><b>R-6 (MTQ) :</b> Une section du rapport de l'étude d'impact porte sur le paysage. Une architecte paysagiste a identifié les unités de paysage de la zone d'étude et leur valeur a été considérée dans le choix du tracé.</p> <p>Une seule résidence de la zone d'étude présente un intérêt patrimonial, mais ne possède pas le statut de biens culturels en vertu de la Loi sur les biens culturels. Pour compléter cette analyse, M. Boulanger fera parvenir au MTQ les fiches d'inventaires des bâtiments patrimoniaux ainsi que le guide portant sur l'analyse patrimonial de Saint-Augustin-de-Desmaures faisant partie du « Plan et réglementation d'urbanisme ».</p> <p><b>Q-7 (M. Fontaine) :</b> Pourquoi un simple raccordement n'a-t-il pas été prévu à l'intersection de la route du Grand-Capsa? La possibilité d'un carrefour giratoire a-t-elle été envisagée?</p> <p><b>R-7 (MTQ) :</b> Le réaménagement prévu vise à limiter le nombre de carrefours et à s'éloigner du raccordement actuel en raison des problèmes de visibilité qu'il présente. Les caractéristiques du secteur ne se prêtent pas à l'aménagement d'un carrefour giratoire.</p> <p><b>Q-8 (Luc Bérubé) :</b> Quelles sont les mesures prévues pour empêcher que les problèmes associés au développement ne se reproduisent sur le nouveau tronçon ? Est-ce que les acquisitions seront faites par le MTQ?</p> <p><b>R-8 :</b> La préoccupation de gestion des corridors routiers est un objectif du projet. Des mesures particulières doivent être prises par le MTQ et par les partenaires pour assurer le maintien de la fonctionnalité du nouveau tronçon et préserver la sécurité. Dans ce contexte, le projet prévoit l'imposition de servitudes de non-accès à certains endroits. Pour des raisons de sécurité, le MTQ a entrepris des démarches en ce sens auprès de certains propriétaires localisés au sud de l'intersection de la route du Grand-Capsa. Le règlement est attendu à court terme. D'autres servitudes pourront également être imposées à certains endroits problématiques (intersection, cul-de-sac) pour des questions de sécurité et de visibilité.</p> <p>Par ailleurs, la collaboration de la municipalité est essentielle pour limiter le développement aux abords de la route (contrôle des usages et mesures réglementaires de lotissement : frontage et marge de recul, etc.). Il sera important de lier les autorisations municipales de permis de lotissement et de construction à la délivrance du permis d'accès du MTQ.</p>	<p>M. Pierre Boulanger (VQ) - Document reçu au MTQ le 2 juillet.</p>

Objet : Présentation du projet aux représentants de la nouvelle Ville de Québec

Détails	Action à prendre par délai
<p>Des discussions doivent avoir lieu pour convenir des mesures réglementaires appropriées pour préserver l'intégrité du nouvel axe. Il est important de mentionner que des accès seront maintenus pour la desserte de terrain forestier.</p> <p>M. Boulanger rappelle que le territoire touché fait l'objet d'une réglementation particulière qui découle d'une décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) qui limite le développement. Le territoire comporte toutefois des îlots déstructurés de développement linéaire aux abords du réseau routier.</p> <p><b>Q-9 (M. Fontaine)</b> : Il faudra prêter une attention particulière au tracé proposé de manière à diminuer l'impact sur le milieu sonore, tout particulièrement pour les propriétés au sud de la zone d'étude.</p> <p><b>R-9 (MTQ)</b> : Les analyses de variantes ont tenu compte du climat sonore. Les possibilités pour des aménagements particuliers pour diminuer l'impact sonore seront évaluées dans l'élaboration du projet.</p> <p><b>5. Prochaines étapes, mode de fonctionnement et participation des partenaires</b></p> <p><b>5.1 Compléter l'étude d'impact sur l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Commentaires</b></li> </ul> <p>Le MTQ aimerait recevoir les commentaires des représentants de la Ville de Québec sur la version préliminaire du rapport d'étude d'impact qui leur a été remise et qui porte sur la mise en contexte du projet et la description du milieu récepteur. Une attention particulière sur la section du milieu humain doit être portée.</p> <p>Les représentants du MTQ ont transmis à GENIVAR des commentaires touchant tant la structure que le contenu du document. En ce qui concerne le milieu humain, des commentaires ont déjà été transmis par M. Pierre Boulanger de l'arrondissement Laurentien. Les commentaires seront intégrés dans la version finale.</p> <p>Pour la description de l'agriculture, des renseignements supplémentaires de la direction régionale du ministère de l'Agriculture des pêcheries et de l'alimentation du Québec (MAPAQ) seront ajoutés. De plus, les oppositions de la part des propriétaires (un producteur laitier, en particulier) étant connues, une rencontre avec le responsable de l'Union des producteurs agricoles (UPA) pourrait être organisée pour compléter l'analyse.</p>	<p>Commentaires sur le milieu humain (VQ) – 2 semaines</p> <p>Yolaine Labbé (GENIVAR)</p> <p>15 août 2003</p> <p>Maryse Hamel (MTQ) –</p> <p>Au besoin</p>

Objet : Présentation du projet aux représentants de la nouvelle Ville de Québec

Détails	Action à prendre par délai
<p>• <b>Sondages géotechniques</b></p> <p>M. Francis Gauvin indique aux participants qu'un secteur de la zone d'étude, identifié par l'interprétation de photos aériennes, pourrait présenter des contraintes techniques pour la réalisation de la variante retenue à l'étude d'impact. Il s'agit d'une zone couverte d'une couche de matière organique dont l'épaisseur est inconnue. Des sondages doivent être réalisés sur le terrain à court terme pour valider cette information. Une épaisseur de plus de 3 m deviendrait une contrainte technique majeure.</p> <p>Une autorisation préalable des propriétaires est requise pour aller effectuer ces sondages. Comme la rencontre de consultation publique prévue au mandat d'étude d'impact doit avoir lieu seulement à l'automne, les propriétaires concernés seront contactés directement par les représentants du MTQ pour leur expliquer la démarche et obtenir leur autorisation. Il est important que les représentants de la Ville de Québec soient au courant de la démarche afin de pouvoir répondre aux questions des citoyens.</p> <p><b>5.2 Formation du comité directeur et présentation</b></p> <p>La proposition du MTQ de conserver le mode de fonctionnement initié lors de l'étude d'opportunité (comités directeur et technique) a été récemment acceptée par le comité exécutif de la Ville de Québec. Les personnes suivantes ont été identifiées pour participer au Comité directeur. Il s'agit de :</p> <p>M. Normand Chatigny, conseiller municipal et membre du comité exécutif responsable des dossiers transport</p> <p>M. Marcel Corriveau, conseiller municipal et président du conseil de l'arrondissement Laurentien</p> <p>M. Louis Beaupré, conseiller municipal et président du conseil de l'arrondissement Laurentien</p> <p>M. Fernand Martin, directeur du service de l'aménagement du territoire</p> <p>M. Marc Des Rivières, Directeur de la division transport</p> <p>La proposition de joindre les élus de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de la MRC La Jacques-Cartier est également acceptée. Messieurs Jacques Marcotte, maire, et Martin Careau,</p>	<p>Francis Gauvin (MTQ) –</p> <p>Dès que possible</p>

Objet : Présentation du projet aux représentants de la nouvelle Ville de Québec

Détails	Action à prendre par délai
<p>directeur des services techniques ainsi que Claude Langlois, responsable de l'aménagement du territoire de la MRC, seront contactés pour se joindre au comité directeur.</p> <p>Les participants s'entendent pour présenter le dossier au comité directeur. Le MTQ proposera une date pour la tenue de cette réunion. En raison des vacances estivales, il est recommandé d'organiser la rencontre pour le mois d'août.</p> <p>Les participants s'entendent pour utiliser la même présentation pour la rencontre du comité directeur. Le tracé doit toutefois être décalé dans le secteur du croisement de l'ancienne route. Dans la section sud, il est important d'identifier plus clairement les accès à la route et de préciser la géométrie du cul-de-sac et ses impacts sur la mosaïque.</p> <p>Enfin, il est entendu que la hiérarchie du nouveau réseau (local et supérieur) et la rétrocession de la gestion de l'ancien tronçon à la Ville de Québec seront expliquées à la rencontre du comité directeur.</p> <p><b>5.3 Échéancier de réalisation et coûts</b></p> <p>Les représentants de la Ville de Québec s'interrogent sur la responsabilité de gestion pour l'ancienne route. Ils sont particulièrement préoccupés par le coût associé à l'entretien hivernal et par l'état structural du tronçon rétrocedé</p> <p>M. Stevens indique que l'ancienne route sera de responsabilité municipale tant pour l'exploitation que pour son entretien. Actuellement, le déneigement serait effectué dans ce secteur de la route 367 par une firme privée à contrat pour le compte du MTQ.</p> <p>Les représentants de la Ville de Québec sont préoccupés quant à l'avenir du projet dans le contexte politique et de révision budgétaire actuel. Claude Stevens indique que l'échéancier initial de réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement est maintenu et les démarches se poursuivent en vue d'obtenir un certificat d'autorisation.</p> <p>Enfin, il est entendu que la hiérarchie du nouveau réseau (local et supérieur) et la rétrocession de la gestion de l'ancien tronçon à la Ville de Québec seront expliquées à la rencontre du comité directeur.</p>	<p>Luc Bérubé (VQ)</p> <p>Maryse Hamel (MTQ et autres)</p> <p><b>28 août à 14h00 au MTQ</b></p> <p>Maryse Hamel (MTQ)</p> <p>Claude Stevens (MTQ)</p> <p>Claude Stevens (MTQ)</p>

