

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 367

AUDIENCE PUBLIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT

Objet : Précisions supplémentaires sur l'analyse des 8 variantes de tracé réalisée à l'étape de l'analyse des besoins et la recherche de solutions (Étude d'opportunité)

Introduction

En lien avec des questions soulevées par des participants lors des séances des 31 janvier et 1^{er} février 2007 de l'audience publique pour le projet de réaménagement de la route 367 et pour le bénéfice de la commission du BAPE, nous reprenons dans cette note technique le résumé de la démarche d'analyse des besoins et de la recherche de solutions (analyse de variantes) qui a été réalisée à l'étape de l'étude d'opportunité du projet (1999-2002). Cette analyse a été réalisée en collaboration avec les partenaires municipaux et régionaux (comités directeur et technique).

La synthèse des analyses et des critères qui a servi à l'identification des variantes de tracé par le MTQ et ses partenaires à l'étape de l'étude d'opportunité est présentée au chapitre 5¹ de l'étude d'impact pages 89 et 90. L'annexe 9 du document montre la localisation des huit variantes analysées (voir copie du plan annexé).

De plus, les résultats de l'analyse des variantes (Classement selon les critères d'évaluation et la pondération) sont présentés à l'annexe 10 de l'étude (voir copie de l'annexe jointe).

Précisions supplémentaires sur la démarche :

Les huit variantes ont été analysées par le comité technique multidisciplinaire conjoint composé de professionnels du MTQ, des villes de Saint-Augustin-de-Desmaures et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ainsi que de la MRC de La Jacques-Cartier. Le comité directeur conjoint avait, quant à lui, comme mandat de guider les travaux et d'approuver et obtenir les autorisations nécessaires à toutes les étapes de l'analyse.

¹ Groupe Conseil Génivar, *Étude d'impact sur l'environnement, Déposée au ministre de l'Environnement, Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures)*, décembre 2004, pages 89 à 101.

Les critères d'analyse ont été convenus en comité technique sur la base des objectifs du projet. Des poids ont été attribués à chaque critère en fonction de leur importance. En lien avec l'analyse des besoins et la justification du projet, les poids les plus élevés ont été attribués aux critères sécurité (0,3) et fonctionnalité (0,25). Les autres critères se partageant des poids entre 0,15 pour le milieu agricole et 0,05 pour le milieu bâti.

Résultats de l'analyse des variantes de tracé :

Le tableau 1 donne la description de l'intervention et le coût de construction (estimé 1999) pour chaque variante analysée (A à H et variante combinée GH), le détail des analyses pour chacun des critères (Sécurité et Fonctionnalité, Milieu agricole, Qualité de vie, Climat sonore, Bâtiment, Forestier) ainsi que les résultats obtenus pour chacune des variantes. En résumé les résultats sont les suivants :

- Les variantes de réaménagement dans l'axe de la route actuelle ne permettaient pas de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de maintien de la fonctionnalité. Les variantes B et A ont respectivement obtenu les pointages les plus faibles soit 18 et 23 %.
- Les variantes de contournement partiel (C, E et F) ont obtenu des pointages entre 54 % et 64%. Elles ne répondaient pas aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité.
- Les analyses multicritères ont démontré sans équivoque (voir résultat de l'analyse), que le contournement (variantes D, G et H ont obtenus de 70 % à 76%) était nécessaire pour répondre aux objectifs du projet visant d'abord l'amélioration du bilan de sécurité.

De plus, il est important d'ajouter qu'une réévaluation des tracés réalisée en comité technique en 2001 a permis d'optimiser le tracé de contournement en combinant les avantages des variantes G et H. Ce tracé a été jugé le plus efficace (premier rang) pour répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et au maintien de la fonctionnalité de la route 367 mais aussi parce qu'il permettait de minimiser les impacts sur l'environnement.

Ce résultat a été confirmé par l'analyse des variantes de tracé A (A), B (D) et C (GH) qui a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement (voir le tableau 5.5, page 100, pour plus de détails).

Analyse des variantes
Classement selon les critères d'évaluation et pondération
Route 367 Étude d'opportunité (Secteur entre la voie ferrée et la Route du Grand-Capsa)

	Positif			Négatif			
	Fort	Moyen	Faible	Faible	Moyen	Fort	
Pointage (en %)	100	80	60	40	20	0	
Critères	Sécurité	Fonctionnalité	Milieu agricole	Qualité de vie	Climat sonore	Bâtiments	Forestier
<i>Variantes</i>							
A	20	0	60	60	0	40	0
B	0	20	60	40	0	0	0
C	80	80	0	60	60	40	20
D	100	100	0	80	40	40	20
E	80	80	20	80	80	20	0
F	60	80	20	80	40	20	0
G	100	100	0	100	100	20	0
H	80	80	60	80	80	0	20

Critères	Sécurité	Fonctionnalité	Milieu agricole	Qualité de vie	Climat sonore	Bâtiments	Forestier	Total	Rang	
Poids	0,3	0,25	0,15	0,1	0,1	0,05	0,05	1		
	(en %)									
<i>Variantes</i>										
A	6	0	9	6	0	2	0	23	6	A
B	0	5	9	4	0	0	0	18	7	B
C	24	20	0	6	6	2	1	59	4	C
D	30	25	0	8	4	2	1	70	2	D
E	24	20	3	8	8	1	0	64	3	E
F	18	20	3	8	4	1	0	54	5	F
G	30	25	0	10	10	1	0	76	1	G
H	24	20	9	8	8	0	1	70	2	H

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

<p>TRACÉ A - Statu quo amélioré - (3,75 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tracé A retenu pour l'étude d'impact.
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vitesse de conception 80 km/h ▪ Vitesse affichée 70 km/h ▪ Corrections du profil (dos d'âne) ▪ Corrections mineures des courbes et des intersections
<p>COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 4,97 M\$</p>
<p>CRITÈRES</p>
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <p>Plusieurs facteurs d'insécurité et risques élevés d'accidents sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Configuration de la route déficiente : Intersections localisées dans des courbes avec rayon minimum. Voie lente inexistante pour les camions. ▪ Malgré ces restrictions de la configuration de la route, la vitesse pratiquée restera beaucoup plus élevée que la vitesse affichée. Accroissement des différentiels de vitesse entre les usagers de la route (bilan de sécurité aggravé). Vitesse affichée non crédible pour les usagers. ▪ Nombreux accès pas toujours aménagés de façon sécuritaire. Nombreuses possibilités de conflits. Aucune mesure de protection du corridor routier et de gestion des accès. ▪ Même à 70 km/h, insécurité pour le transport scolaire, les cyclistes et les piétons qui ne pourront pas circuler en sécurité sur la route (incapacité d'aménager des accotements sécuritaires sur tout le tracé, débits de circulation élevés). Faux sentiment de sécurité donné aux riverains (bilan de sécurité aggravé). <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de fonctionnalité à court terme : Incompatibilité avec la vocation de la route : Axe régional : circulation de transit et de desserte touristique. Ne répond pas aux besoins de circulation. <p>Ne répond pas aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucun impact. Emprise nécessaire déjà acquise.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détérioration sur tout le tracé due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti : bruit, poussière et autres nuisances. Desserte du transport scolaire et circulation des cyclistes et des piétons non sécuritaires.
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Climat sonore déjà très perturbé pour la presque totalité des résidents du tronçon. ▪ Détérioration sur tout le tracé : même en réduisant la vitesse affichée, pas d'effet sur la vitesse pratiquée, l'augmentation des débits de circulation et le rapprochement des voies du milieu bâti.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 résidences à relocaliser ou à acquérir à l'intersection du chemin Notre-Dame ▪ 1 commerce (garage).
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucun impact.
<p>RÉSULTAT : 23 %</p>

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

TRACÉ B - Statu quo amélioré - (3,71 km)
DESCRIPTION DE L'INTERVENTION: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km/h ▪ Corrections du profil (dos d'âne) ▪ Corrections des courbes ▪ Réaménagement des carrefours
COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,37 M\$
CRITÈRES
Sécurité et fonctionnalité <p>Plusieurs facteurs d'insécurité et risques élevés d'accidents sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Configuration de la route déficiente : Intersections localisées dans des courbes avec rayon minimum, voie lente inexistante pour les camions. ▪ Malgré ces restrictions du design de la route, la vitesse pratiquée restera plus élevée que la vitesse affichée. Accroissement des différentiels de vitesse entre les usagers de la route (bilan de sécurité aggravé). ▪ Nombreux accès pas toujours aménagés de façon sécuritaire. Nombreuses possibilités de conflits. Aucune mesure de protection du corridor routier et de gestion des accès. ▪ Pas d'alternative pour les résidants (cyclistes et piétons) pour circuler une section de route plus locale avec des débits de circulation beaucoup moins élevés. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de fonctionnalité à court terme : Incompatibilité avec la vocation de la route : Axe régional : circulation de transit et de desserte touristique. Ne répond pas aux besoins de circulation. <p>Ne répond pas aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité</p>
Milieu agricole <ul style="list-style-type: none"> ▪ Petite perte de terres agricoles cultivées à l'intersection du chemin Notre-Dame
Qualité de vie <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détérioration sur tout le tracé due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti : bruit, poussière et autres nuisances. Desserte du transport scolaire et la circulation des cyclistes et des piétons non sécuritaire.
Climat sonore <ul style="list-style-type: none"> ▪ Climat sonore déjà très perturbé pour la presque totalité des résidants du tronçon. Détérioration sur tout le tracé : vitesse pratiquée élevée, augmentation des débits de circulation et rapprochement des voies du milieu bâti.
Bâtiment <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 résidences à relocaliser ou à acquérir entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et 1 commerce à l'intersection de la route du Petit-Capsa (garage).
Forestier <ul style="list-style-type: none"> ▪ Petite perte de terres forestières dans le secteur de l'intersection de la route du Petit-Capsa .
RÉSULTAT : 18 %

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

TRACÉ C - Contournement ouest partiel - (3,61 km)
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement de la route 367 entre la voie ferrée et Petit-Capsa ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km/h ▪ Voie auxiliaire pour véhicules lents ▪ Raccordement du chemin Notre-Dame des routes Petit-Capsa et Grand-Capsa ▪ Contournement avec accès limités
COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,37 M\$
CRITÈRES
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <p>Solution partielle aux problèmes de sécurité et de fonctionnalité identifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration du bilan de sécurité et des conditions de circulation pour une partie du tronçon seulement (Voir les commentaires pour les variantes G et H). ▪ Bilan de sécurité reste négatif. Problèmes de sécurité persistent et s'aggravent dans le secteur entre la route du Petit-Capsa et du Grand-Capsa puisque la variante C revient dans l'axe de la route actuelle et du milieu bâti (voir les commentaires pour la variante B). ▪ Plus de la moitié des accès directs à la route sont conservés. Solution partielle à la gestion des corridors routiers car plus de la moitié des accès directs sont conservés entre la route du Petit-Capsa et la route du Petit-Capsa ainsi qu'aux extrémités du projet. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de fonctionnalité à moyen terme : Incompatibilité avec la vocation de la route : Axe régional : circulation de transit et de desserte touristique. Ne répond pas aux besoins de circulation. <p>Ne répond pas aux objectifs de circulation et de fonctionnalité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de parcelles de terres agricoles cultivées et fractionnement des propriétés agricoles entre la voie ferrée et la route du Petit-Capsa (champs et bâtiments localisés de part et d'autre de la nouvelle route).
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre la voie ferrée et la route du Petit-Capsa ▪ Détérioration sur une partie du tracé entre la route du Petit-Capsa et la route du Grand-Capsa et aux extrémités du tronçon due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti : bruit, poussière et autres nuisances. Desserte du transport scolaire et circulation des cyclistes et des piétons non sécuritaire.
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre la voie ferrée et route du Petit-Capsa ▪ Détérioration sur tout le tracé entre la route du Petit-Capsa et la route du Grand-Capsa ainsi qu'aux extrémités : vitesse pratiquée élevée, augmentation des débits de circulation et rapprochement des voies du milieu bâti.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 résidences à relocaliser ou à acquérir entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et 1 commerce à l'intersection de la route du Petit-Capsa (garage).
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de terres forestières et fractionnement des propriétés entre voie ferrée et route du Petit-Capsa.
RÉSULTAT : 59 %

Tableau 1

Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)

Projet de réaménagement de la route 367

1999 à 2002

<p>TRACÉ D - Contournement ouest complet - (3,60 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tracé B retenu pour l'étude d'impact
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement complet de la voie ferrée jusqu'à Grand-Capsa ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km/h ▪ Raccordement de Notre-Dame, Petit-Capsa et réaménagement Grand-Capsa (+) ▪ Voie auxiliaire pour véhicules lents ▪ Contournement complet avec accès limités
<p>COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 4,97 M\$</p>
<p>CRITÈRES</p>
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <p>Amélioration de la sécurité et de la fonctionnalité sur tout le tronçon contourné :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvelle route sans accès construite selon des critères de design élevés : (emprise, voies, accotements, courbes sécuritaires). Bonne visibilité sur tout le tronçon traversé. Réaménagements des intersections de façon sécuritaire. Aménagement d'une voie lente à partir du chemin Notre-Dame. ▪ Diminution des conflits et des risques d'accidents (peu d'accès directs à la nouvelle route, intersections réaménagées de façon sécuritaire). Les seules zones de conflits conservées (avec accès directs) sont aux extrémités du projet. ▪ Protection à long terme assurée du nouveau corridor. (accès agricoles et forestiers conservés seulement). Seulement quelques résidences avec accès directs aux extrémités du projet. ▪ Contournement du milieu bâti. L'ancienne route 367 pourra servir pour les besoins de circulation locale (vitesse affichée abaissée à 70 ou 50 km/h, décision municipale). Diminution importante de la circulation dans les secteurs où le milieu bâti est dense. ▪ Amélioration de la sécurité pour la desserte du transport scolaire et la circulation des cyclistes et des piétons (possibilité de circuler sur l'ancienne route en sécurité). Possibilité pour les cyclistes de circuler sur les accotements pavés. Amélioration de leur sécurité. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conservation de la fonctionnalité à moyen et long terme. Design de la route correspondant aux besoins d'un axe régional : circulation de transit et desserte touristique. Réponse aux besoins de circulation actuels et futurs. <p>Répond aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de plusieurs parcelles cultivées et fractionnement de terres agricoles entre la voie ferrée et la route du Petit-Capsa.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre la voie ferrée et la route du Petit-Capsa. ▪ Détérioration entre la route du Petit-Capsa et la route du Grand-Capsa et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti (cour arrière : bruit, poussière et autres nuisances). ▪ Milieu bâti encadré par 2 voies de circulation (ancienne et nouvelle route) entre la route du Petit-Capsa et la route du Grand-Capsa
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre la voie ferrée et la route du Petit-Capsa. ▪ Détérioration entre la route du Petit-Capsa et la route du Grand-Capsa et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti (cour arrière : bruit). ▪ Encadré par 2 voies de circulation (ancienne et nouvelle route) entre la route du Petit-Capsa et la route du Grand-Capsa.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 résidences à relocaliser ou à acquérir à l'intersection de la route du Petit-Capsa).
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres forestières entre la voie ferrée et la route du Petit-Capsa.
<p>RÉSULTAT : 70 %</p>

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

TRACÉ E - Contournement est partiel - (3,47 km)
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaménagement dans l'axe actuel jusqu'au chemin Notre-Dame ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km /h ▪ Raccordement au chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa ▪ Voie auxiliaire pour véhicules lents ▪ Contournement avec accès limités
COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,4 M\$
CRITÈRES
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <p>Solution partielle aux problèmes de sécurité et de fonctionnalité identifiés.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration du bilan de sécurité et des conditions de circulation pour une partie du tronçon seulement entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa (Voir les commentaires pour les variantes G et H). Ajout d'un élément négatif compte tenu du tracé rectiligne (Impact sur l'augmentation de la vitesse). ▪ Bilan de sécurité reste négatif. Problèmes de sécurité persistent et s'aggravent dans le secteur entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame puisque la variante E est dans l'axe de la route actuelle et du milieu bâti (voir les commentaires pour la variante B). ▪ Plusieurs accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame. Solution partielle à la gestion des corridors routiers car plus de la moitié des accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame ainsi qu'à la fin du projet. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détérioration de la fonctionnalité à moyen et long terme. <p>Ne répond pas aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de parcelles et fractionnement des terres agricoles cultivées au chemin Notre-Dame.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa. ▪ Détérioration entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti (bruit, poussière et autres nuisances).
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa. ▪ Détérioration entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 résidences à relocaliser ou à acquérir entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame.
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres forestières entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa.
RÉSULTAT : 64 %

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

TRACÉ F - Contournement est partiel - (3,55 km)
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaménagement dans l'axe actuel jusqu'au chemin Notre-Dame ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km /h ▪ Voie auxiliaire pour les véhicules lents ▪ Raccordement au chemin Notre-Dame et à la route du Grand-Capsa ▪ Contournement avec accès limités
COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,5 M\$
CRITÈRES
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Solution partielle aux problèmes de sécurité et de fonctionnalité identifiés : ▪ Amélioration du bilan de sécurité et des conditions de circulation pour une partie du tronçon seulement entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa (Voir les commentaires pour les variantes G et H). Ajout d'un élément négatif compte tenu du tracé rectiligne (Impact sur l'augmentation de la vitesse). ▪ Bilan de sécurité reste négatif. Problèmes de sécurité persistent et s'aggravent dans le secteur entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame puisque la variante F est dans l'axe de la route actuelle et du milieu bâti (voir les commentaires pour la variante B). ▪ Plusieurs accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame. Solution partielle à la gestion des corridors routiers car plus de la moitié des accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame ainsi qu'à la fin du projet. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détérioration de la fonctionnalité à moyen et long terme. <p>Ne répond pas aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres agricoles cultivées au chemin Notre-Dame.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa. ▪ Détérioration entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti (bruit, poussière et autres nuisances). ▪ Détérioration sur 1 km avant l'intersection de la route du Grand-Capsa (cour arrière bruit : poussière et autres nuisances). ▪ Milieu bâti encadré par 2 voies de circulation (ancienne et nouvelle route) sur 1 km avant l'intersection de la route du Grand-Capsa.
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa. ▪ Détérioration entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti. ▪ Détérioration sur 1 km avant l'intersection de la route du Grand-Capsa (cour arrière : bruit). ▪ Encadré par 2 voies de circulation (ancienne et nouvelle route) sur 1 km avant l'intersection de la route Grand-Capsa.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 résidences à relocaliser ou à acquérir entre la voie ferrée (4^e rang ouest) et le chemin Notre-Dame. ▪ Solution partielle à la gestion des corridors routiers car plus de la moitié des accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame ainsi qu'à la fin du projet.
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres forestières entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa.
RÉSULTAT : 54 %

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

TRACÉ G - Contournement centre complet - (3,43 km)
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement complet de la voie ferrée jusqu'à la route du Grand-Capsa ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km/h ▪ Tracé rectiligne ▪ Voie auxiliaire pour les véhicules lents ▪ Raccordement pour le chemin Notre-Dame et à la route du Grand-Capsa ▪ Contournement à accès limités
COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,6 M\$
CRITÈRES
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <p>Amélioration de la sécurité et de la fonctionnalité sur tout le tronçon contourné</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvelle route sans accès construite selon des critères de design élevés : (emprise, voies, accotements, courbes sécuritaires). Bonne visibilité sur tout le tronçon traversé. Réaménagements des intersections de façon sécuritaire. Aménagement d'une voie lente à partir du chemin Notre-Dame. ▪ Design de la route en ligne droite pouvant occasionner des problèmes de sécurité. (Impact sur l'augmentation de la vitesse). ▪ Diminution des conflits et risques d'accidents (peu d'accès directs à la nouvelle route, intersections réaménagées de façon sécuritaire. Les seules zones de conflits conservées (avec accès directs) sont aux extrémités du projet. Protection à long terme assurée du nouveau corridor (accès agricoles et forestiers conservés seulement). ▪ Contournement du milieu bâti. L'ancienne route 367 pourra servir pour les besoins de circulation locale (vitesse affichée abaissée à 70 ou 50 km/h, décision municipale). Diminution importante de la circulation dans les secteurs où le milieu bâti est dense. ▪ Amélioration de la sécurité pour la desserte du transport scolaire la circulation des cyclistes et des piétons (possibilité de circuler sur l'ancienne route en sécurité). Possibilité pour les cyclistes de circuler sur les accotements pavés. Amélioration de leur sécurité. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintien de la fonctionnalité à moyen et long terme. Design de la route correspondant aux besoins d'un axe régional : circulation de transit et desserte touristique. Réponse aux besoins de circulation actuels et futurs. <p>Répond aux objectifs de sécurité et de fonctionnalité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres agricoles cultivées entre la voie ferrée et le croisement.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration sur tout le tracé. ▪ Détérioration au croisement et aux extrémités du à l'augmentation du débit de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti.
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration sur tout le tracé. ▪ Détérioration au croisement et aux extrémités.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 résidences à relocaliser ou acquérir au croisement.
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres forestières entre le croisement et la route du Grand-Capsa.
RÉSULTAT : 76 %

Tableau 1
Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)
Projet de réaménagement de la route 367
1999 à 2002

TRACÉ H - Contournement est partiel - (3,55 km)
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement du chemin Notre-Dame à la route du Grand-Capsa ▪ Contournement à accès limités ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km/h ▪ Voie auxiliaire pour les véhicules lents ▪ Raccordement au chemin Notre-Dame et à la route du Grand-Capsa
COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,5 M\$
CRITÈRES
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Solution partielle aux problèmes de sécurité et de fonctionnalité identifiés : ▪ Amélioration du bilan de sécurité et des conditions de circulation pour une partie du tronçon seulement entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa (Voir les commentaires pour les variantes G et H). ▪ Bilan de sécurité reste négatif. Problèmes de sécurité persistent et s'aggravent dans le secteur entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame puisque la variante H est dans l'axe de la route actuelle et du milieu bâti (voir les commentaires pour la variante B). ▪ Plusieurs accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame. Solution partielle à la gestion des corridors routiers car plus de la moitié des accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame ainsi qu'à la fin du projet. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détérioration de la fonctionnalité à moyen et long terme. Désign de la route ne répondant pas aux besoins de circulation actuels et futurs. <p>Ne répond pas aux objectifs de circulation et de sécurité</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de parcelles et fractionnement de terres agricoles au chemin Notre-Dame.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa. ▪ Détérioration entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti (bruit, poussière et autres nuisances).
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa. ▪ Détérioration entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame et aux extrémités due à l'augmentation des débits de circulation et au rapprochement des voies du milieu bâti.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12 résidences à relocaliser ou à acquérir entre la voie ferrée (4^e rang ouest) et le chemin Notre-Dame. ▪ Solution partielle à la gestion des corridors routiers car plus de la moitié des accès directs sont conservés entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame ainsi qu'à la fin du projet.
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres forestières entre le chemin Notre-Dame et la route du Grand-Capsa.
RÉSULTAT : 70 %

Tableau 1

Analyse des besoins et recherche de solutions (variantes de tracé)

Projet de réaménagement de la route 367

1999 à 2002

<p>TRACÉ OPTIMISÉ G-H – Contournement Est complet - (3,7 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tracé C retenu à l'étude d'impact
<p>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement du chemin Notre-Dame à route du Grand-Capsa ▪ Vitesse de conception 100 km/h ▪ Vitesse affichée 90 km /h ▪ Raccordement au chemin Notre-Dame et à la route du Grand-Capsa ▪ Voie auxiliaire pour les véhicules lents ▪ Contournement à accès limités
<p>COÛT DE CONSTRUCTION (estimé 1999) : 5,6 M\$</p>
<p>CRITÈRES</p>
<p>Sécurité et fonctionnalité</p> <p>Amélioration de la sécurité et de la fonctionnalité sur tout le tronçon contourné :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvelle route sans accès construite selon des critères de design élevés : (emprise, voies, accotements, courbes sécuritaires). Bonne visibilité sur tout le tronçon traversé. Réaménagement des intersections de façon sécuritaire. Aménagement d'une voie lente à partir du chemin Notre-Dame. ▪ Diminution des conflits et des risques d'accidents (peu d'accès directs à la nouvelle route, intersections réaménagées de façon sécuritaire). Les seules zones de conflits conservées (avec accès directs) sont aux extrémités du projet. Protection à long terme assurée du nouveau corridor (accès agricoles et forestiers conservés seulement). ▪ Contournement du milieu bâti. L'ancienne route 367 pourra servir pour les besoins de circulation locale (vitesse affichée abaissée à 70 ou 50 km/h, décision municipale). Diminution importante de la circulation dans les secteurs où le milieu bâti est dense. ▪ Amélioration de la sécurité pour la desserte du transport scolaire et la circulation des cyclistes et des piétons (possibilité de circuler sur l'ancienne route en sécurité). Possibilité pour les cyclistes de circuler sur les accotements pavés. Amélioration de leur sécurité. <p>Débits de circulation élevés (autos, camions) en augmentation constante sur tout le tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintien de la fonctionnalité à moyen et long terme. Design de la route correspondant aux besoins d'un axe régional : circulation de transit et desserte touristique. Réponse aux besoins de circulation actuels et futurs. <p>Répond aux objectifs de sécurité et de circulation</p>
<p>Milieu agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte et fractionnement de terres agricoles cultivées entre la voie ferrée et le croisement.
<p>Qualité de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvelle route éloignée du milieu bâti. Amélioration sur tout le tracé sauf aux extrémités et au croisement. La presque totalité des résidents voient leur qualité de vie améliorée.
<p>Climat sonore</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration sur tout le tracé sauf aux extrémités et au croisement. Amélioration très importante du climat sonore pour la presque totalité des résidents.
<p>Bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 résidences à relocaliser ou acquérir au croisement et 2 à l'intersection de la route du Grand-Capsa.
<p>Forestier</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Petite perte de terres forestières à la route du Petit-Capsa.
<p>RÉSULTAT : Non disponible à l'analyse des 8 variantes de tracé (A à H).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réévaluation des tracés A, D et GH en 2001. Le tracé GH a aussi obtenu le premier rang. ▪ Réévaluation des tracés A (A), B (D) et C (GH) à l'étude d'impact (2004). Le tracé C a obtenu le meilleur résultat : Efficacité à répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de maintien de la fonctionnalité et tracé qui minimise les impacts sur l'environnement.