



Charlesbourg, le 3 mai 2005

Madame Monique Gélinas
Service de la coordination et du soutien aux commissions
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

OBJET : Réponses à quelques questions posées lors des audiences publiques pour le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les km 60 et 84 à Stoneham-et-Tewkesbury / Projet n° : 20-3972-9902

Madame,

Lors des audiences publiques qui se sont tenues à Québec du 19 au 22 avril 2005, nous nous sommes engagés à répondre par écrit à certaines questions posées par la Commission et les citoyens. Nous vous faisons donc parvenir les réponses à ces interrogations.

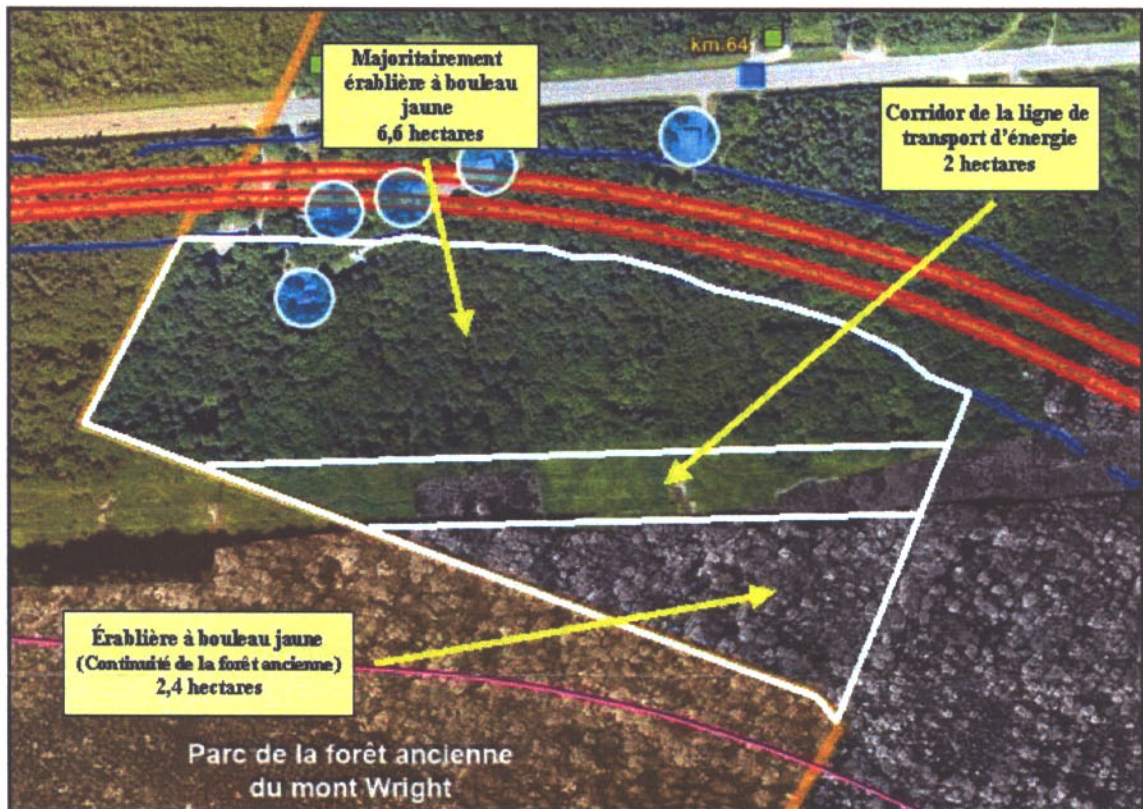
Quels sont les regroupements forestiers qui devront être coupés dans le parc du mont Wright par rapport à ceux qui sont présents sur les terrains cédés au parc ? (Posée par madame Marie-Josée Auclair, commissaire)

La construction de la nouvelle route à quatre voies séparées nous obligera à déboiser sur un peu plus de trois hectares dans le parc du mont Wright. Il est important de noter que la forêt ancienne, telle que définie par le ministère des Ressources naturelles et de la faune, n'est pas touchée par ces coupes. Les peuplements touchés sont les feuillus intolérants (1,9 hectare), la sapinière à épinette rouge (1,1 hectare) et l'érablière à bouleau jaune (0,3 hectare).

Deux parties de lots, d'une superficie totale de plus de 10 hectares, seront cédées au parc du mont Wright par le ministère des Transports. En effet, ce sont deux lots que le Ministère doit acheter pour la construction, mais qui n'auront pas à être utilisés au complet. L'excédent sera donc cédé au parc.

La superficie cédée est composée majoritairement de l'érablière à bouleau jaune, qui est d'ailleurs en continuité de la forêt ancienne (environ 9 hectares) et du corridor de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec (environ 2 hectares). Voir la figure 1 ci-dessous.

Figure 1 : Territoire cédé au parc du mont Wright



Présenter la liste des puits d’approvisionnement en eau potable qui sont susceptibles d’être affectés par les sels de déglacage. Est-ce que le puits d’eau potable de M. Albert Tremblay et Mme Denise Tremblay situé au kilomètre 64,3, est considéré comme à risque de contamination ?

L’inventaire hydrogéologique habituellement réalisé dans le cadre d’une étude d’impact permet d’avoir un premier aperçu de la problématique de la contamination des puits d’eau potable dans le secteur à l’étude. L’inventaire a donc permis de constater que la majorité des résidences se trouve en aval hydraulique par rapport à la nouvelle route 175. Cependant, la plupart de ces résidences sont à plus de 75 mètres de la nouvelle route, ce qui ne devrait pas poser de problèmes en ce qui concerne les puits d’eau potable. On a identifié une quinzaine de résidences qui sont situées à moins de 75 mètres de la route et dont les puits sont susceptibles d’être à risque de contamination.

Un an avant les travaux, une étude de puits détaillée sera réalisée pour identifier précisément quels sont les puits qui sont à risque de contamination. C’est donc à ce moment qu’on évaluera si le puits de monsieur Tremblay est considéré comme étant à risque. Pour identifier si un puits est à risque ou non, on tiendra compte de la localisation exacte du puits, de la distance entre la route et le puits, des pentes, de la présence de coupes de roc, du niveau d’eau du puits, etc. Tous les puits qui auront été identifiés comme étant à risque feront l’objet d’un suivi pendant au moins deux ans après les travaux. Si l’eau potable du puits a été contaminée à cause des travaux, le Ministère mettra en place les mesures nécessaires pour redonner de l’eau de qualité égale ou supérieure à monsieur Tremblay.

La résidence de monsieur Tremblay est située à environ 90 mètres des voies de circulation de la nouvelle route. Cependant, son puits n’a pas été localisé précisément dans l’inventaire hydrogéologique. Il nous est donc impossible de répondre à cette question pour l’instant.

Demande de monsieur Yvon Dubé concernant l’aménagement d’une ouverture dans le terre-plein séparant les deux futures chaussées au kilométrage 79+100 pour lui permettre de circuler entre son chalet et sa terre située de l’autre côté de la route. Cette ouverture lui permettrait d’éviter d’avoir à faire un détour par les ouvertures aménagées au nord et au sud. (demande écrite).

Dans le cadre du projet de réaménagement de la route 175, le concept de route à quatre voies et à chaussées séparées a été retenu pour des raisons de sécurité. Ce type d’aménagement permet de :

- Éliminer les mouvements conflictuels reliés aux accès, particulièrement ceux qui requièrent la traversée de plusieurs voies de circulation.
- Limiter les zones de conflit aux ouvertures dans le terre-plein, lesquelles sont prévues normalement aux cinq (5) kilomètres, à des endroits permettant la visibilité pour effectuer tous les mouvements de façon sécuritaire.

Des ouvertures dans le terre-plein sont prévues au nord et au sud du terrain de monsieur Dubé, soit aux endroits suivants :

- À la hauteur de la sablière au km 78 + 600
- À la hauteur du restaurant Francinette au km 81 + 400

Les distances à parcourir sont donc de :

- 4,6 kilomètres du chalet vers la terre en passant par l'ouverture au restaurant Francinette
- 1,0 kilomètre de la terre vers le chalet en passant par l'ouverture de la sablière

D'ailleurs, l'ensemble des résidences situées le long de cette route, dans les secteurs avec terre-plein, subiront cet inconvénient dans leurs déplacements.

Un autre élément concerne les véhicules utilisés par monsieur Dubé. Pour circuler sur le réseau routier, incluant la traverse d'une route, tous les véhicules doivent être immatriculés. Ce qui signifie que les véhicules utilisés par monsieur Dubé du type pelle «pépine», quatre-roues et petite pelle «Kubota» doivent être immatriculés pour traverser la route 175. Si ce n'est pas le cas, elles doivent être mises sur une remorque pour le transport jusqu'à son terrain privé.

Aucune vitesse minimale n'est exigée pour circuler sur la route 175 dans le secteur concerné.

- La section type de la route est la suivante :
 - Accotement pavé de gauche de 1 mètre
 - Deux voies de 3, 7 mètres
 - Accotement de droite de 3 mètres, dont 1 mètre est pavé

L'accotement de droite permet donc à un véhicule lent, du type tracteur, d'y circuler de façon sécuritaire. De plus :

- Rien n'empêche les personnes de franchir à pied la route 175
- La traversée du terre-plein avec un quatre-roues de type VTT est possible

En conclusion, l'ensemble des éléments analysés nous amène à conclure qu'il est inapproprié d'ouvrir le terre-plein au kilométrage 79 + 100 pour permettre à monsieur Dubé de franchir la route 175, d'autant plus que cette ouverture serait localisée dans une courbe où la visibilité est réduite.

Proposition de monsieur Georges Legendre, qui consiste à aménager le stationnement du côté ouest de la route à 4 voies séparées et l'aménager entre le boulevard Talbot et la route à 4 voies séparées. Monsieur Legendre propose également d'enlever la voie de desserte au nord de la rue de la Randonnée.

Premièrement, en ce qui concerne le stationnement, l'espace n'est pas suffisant entre les deux routes pour permettre son aménagement. De plus, le stationnement en rive n'est pas autorisé sur le boulevard Talbot étant donné que la vitesse affichée sera supérieure à 50 km/h, ce qui pourrait causer des problèmes de sécurité.

Donc, la seule possibilité pour le réaménagement du stationnement serait de le reconstruire à l'extérieur de l'emprise de la route du côté ouest du boulevard Talbot.

Ce nouvel aménagement aurait les conséquences suivantes :

- Éloignerait tous les usagers du parc des points d'intérêts (forêt, sentiers) et les obligerait à traverser la route 175 pour s'y rendre.
- Il ne serait plus nécessaire d'aménager la voie de desserte au nord de la rue de la Randonnée.
- Enlever la voie de desserte au nord de la rue de la Randonnée permettrait de sauver deux résidences seulement (celles qui sont situées dans le coin nord-est, près de la ligne de transport d'énergie).
- Ces deux résidences auraient un écran anti-bruit en façade et seraient localisées relativement proche de la route à quatre voies séparées. Comme il a déjà été mentionné au cours des audiences publiques, la Loi de la voirie ne permet pas au Ministère de compenser quelque dommage que ce soit aux propriétés qui sont localisées à proximité de l'infrastructure routière et dont les terrains ne sont pas requis pour le projet.

- Les autres résidences du secteur devront tout de même être expropriées à cause de l'aménagement de l'écran anti-bruit (4 à 5 mètres de hauteur par 25 à 30 mètres de largeur).
- Au sud de la rue de la Randonnée, les aménagements sont les mêmes, il n'y a donc pas de modifications en ce qui concerne les acquisitions.

Si on voulait vraiment aménager le stationnement du parc du mont Wright entre le boulevard Talbot et la nouvelle route à quatre voies séparées, il faudrait déplacer le tracé vers l'est, ce qui signifie qu'il n'y aurait probablement pas de gain au niveau des acquisitions.

Suite à cette analyse, le ministère des Transports privilégie toujours l'option présentée lors des audiences publiques, soit celle de réaménager le stationnement à l'est de la route à quatre voies séparées et de lui donner accès par la voie de desserte. De plus, c'est ce tracé qui a aussi été privilégié par la Municipalité, qui est gestionnaire du parc.

Pour tout renseignement supplémentaire, n'hésitez pas à contacter monsieur Claude Sirois, à la Direction de la Capitale-Nationale, au 380-2003, poste 2250.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef du Service des inventaires
et du plan,



CLAUDE STEVENS, ing.

CS/CS/dg

c.c. : M. Luc Bergeron, directeur, Direction de la Capitale-Nationale
M. Denis Vaillancourt, ing., Service des inventaires et du plan

p.j.