



Charlesbourg, le 6 juin 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 aux questions posées lors des audiences publiques du 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,

Le 28 avril dernier, vous nous faisiez parvenir une série de questions et de demandes d'informations suite aux audiences publiques qui ont eu lieu en avril 2005 pour le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84 à Stoneham-et-Tewkesbury. Voici donc les réponses à ces questions.

Kilomètres 60 à 84, Stoneham-et-Tewkesbury

1- Fournir une adaptation de l'étude économique du projet spécifiquement pour le tronçon du km 60 au km 84 (M. Luc Bergeron et M. Richard Laferrière DT7 p. 68 et 69).

L'étude économique, réalisée dans le cadre de l'étude d'impact du réaménagement de la route 175 entre les kilomètres 84 et 227, comprend deux éléments¹. Tout d'abord, on a évalué les impacts qu'aura l'amélioration de la route 175 sur l'économie du Saguenay-Lac-Saint-Jean, particulièrement en ce qui concerne les coûts d'opération des entreprises et les emplois créés. Cette partie de l'étude n'a pas à être adaptée puisque le projet entre les kilomètres 60 et 84 fait partie du lien routier Québec - Saguenay-Lac-Saint-Jean et contribue aux retombées économiques sur cette région. Toutefois, la construction de la route générera de l'activité économique dans le secteur de Stoneham entre autres pour les stations services, les restaurants et les dépanneurs. En se basant sur les évaluations avancées pour le chantier de construction de la Réserve faunique des Laurentides, il y aurait potentiellement 875 travailleurs-année d'associés au chantier de construction à Stoneham.

¹ GÉNIVAR-TECSUL, 2004. *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 – impacts sur le développement économique et justification*, février 2005, 18 pages.

L'étude économique pour la Réserve faunique des Laurentides avait aussi comme objectif de calculer la rentabilité économique du projet en fonction des réductions d'accidents anticipées. Il s'agit de comparer, sur une période de 40 ans, les montants économisés suite à la diminution des accidents aux coûts de construction et d'entretien.

Nous avons donc établi les cibles de réduction d'accidents suite à l'élaboration de ce projet, estimé les diminutions et calculés les montants économisés par cette réduction d'accidents.

Les cibles de réduction d'accidents dans le secteur de Stoneham sont quelque peu différentes de celles présentées dans l'étude pour les kilomètres 84 à 227.

- Réduction de tous les accidents frontaux
- Réduction de 90 % des accidents avec la grande faune
- Réduction de 65 % des accidents reliés aux accès
- Réduction de 50 % des sorties de route

Comme la plupart des accidents avec le grande faune sont survenus au nord du kilomètre 74 et que cette section sera entièrement clôturée, nous avons ciblé une réduction de 90 % des accidents avec la grande faune, comparativement à 50 % dans la Réserve faunique des Laurentides, où certains secteurs ne sont pas clôturés. De plus, certains accidents, causés par la présence des accès, ne devraient plus se produire. La cible de 65 % de réduction est jugée conservatrice.

Lorsque nous appliquons ces cibles aux accidents qui se sont produits entre 1998 et 2004 sur la route 175 dans le secteur de Stoneham, nous obtenons les réductions d'accidents suivantes (selon la gravité) ;

- Diminution de 87 % des accidents mortels.
- Diminution de 53 % des accidents avec blessés graves.
- Diminution de 58 % des accidents avec blessés légers.
- Diminution de 45 % des accidents avec dommages matériels seulement.
- Diminution de 49 % de tous les accidents.

Nous pouvons considérer cette diminution d'accidents de 49 % comme conservatrice, si on compare à la baisse réelle d'accidents de 56 %, qui a été enregistrée lors de la construction de la première chaussée de l'autoroute 73 entre les kilomètres 54 et 60.

Pour évaluer les bénéfices économiques de la réduction des accidents, nous avons utilisé l'approche dite de la disposition à payer (DAP). Nous avons calculé les bénéfices à partir des mêmes scénarios que ceux de l'étude économique pour les km 84 à 227, soient avec des valeurs de vie de 2,4, 3,6 et 5 millions (tableau 1).

Tableau 1 : Valeur monétaire de la réduction d'une victime selon la gravité pour les trois scénarios analysés.

Gravité	Scénario 2,4 M\$	Scénario 3,6 M\$	Scénario 5 M\$
Mortel	2,4 M\$	3,6 M\$	5 M\$
Blessé grave	396 865 \$	605 327 \$	826 801 \$
Blessé léger	39 926 \$	60 898 \$	83 179 \$
Dommmage matériel	7 574 \$	7 574 \$	7 574 \$

Le scénario de base utilisé dans l'étude économique pour les kilomètres 84 à 227 est celui de 3,6 millions. Avec ce scénario, cela signifierait que les gains en sécurité routières seraient de 5,1 M\$ annuellement (tableau 2).

Tableau 2 : Valeur monétaire de la réduction des accidents suite à la réalisation du projet selon trois scénarios de valeur de vie (moyenne annuelle).

Gravité	Occurrence		Valorisation (\$)		
	Avant projet	Après projet	Scénario 2,4 M\$	Scénario 3,6 M\$	Scénario 5 M\$
Mortel	1,29	0,17	2 674 285,71 \$	4 011 428,57 \$	5 571 428,57 \$
Blessé grave	1,86	0,86	394 030,25 \$	601 996,09 \$	820 895,28 \$
Blessé léger	10,71	4,54	246 400,46 \$	375 827,66 \$	513 333,26 \$
Dommmage matériel	38,57	21,05	132 707,30 \$	132 707,30 \$	132 707,30 \$
	52,43	26,63	3 447 423,72 \$	5 121 959,62 \$	7 038 364,41 \$

Nous avons calculé la rentabilité économique du projet suite aux réductions d'accidents anticipées, sur une période de 40 ans. Nous avons comparé les gains en sécurité par rapport aux coûts de construction et d'entretien. Avec le scénario de base de 3,6 M\$, la rentabilité économique serait d'environ 70 %. Ce taux plus faible que dans la Réserve faunique des Laurentides (81,4%) s'explique par les coûts de construction et d'entretien par kilomètre beaucoup plus élevés dans le secteur Stoneham. En utilisant le scénario de 5 M\$, la rentabilité économique serait alors de 96 %. Cette rentabilité ne tient compte que des gains générés par la diminution des accidents. Elle ne tient pas compte des emplois créés et des apports à l'économie régionale et locale.

2- Fournir l'étude des impacts cumulatifs pour les kilomètres 60 à 84.

L'étude des impacts cumulatifs pour les kilomètres 60 à 84 a été déposée le 6 mai 2005 en version papier et électronique.

3- Déposer le projet du programme de suivi des impacts psychosociaux du projet (kilomètres 60 à 84) (DT6, p. 76 et 77)

Lors des audiences publiques, le ministère des Transports s'est montré disposé à réaliser un suivi des impacts psycho-sociaux du projet. Ce suivi porterait principalement sur les impacts que subiront les personnes qui devront être relocalisées pour permettre la réalisation du projet. Comme le Ministère n'a pas d'expérience dans ce domaine, il n'est pas possible de vous fournir un programme de suivi pour le moment. Nous avons l'intention, dans les prochains mois, d'approcher certains organismes qui pourraient nous accompagner dans cette démarche. Une première version de programme de suivi pourrait être soumise au ministère du Développement durable, de l'environnement et des parcs en décembre 2005.

4- Déposer une carte comprenant le tracé de la nouvelle route par rapport aux limites réelles du Parc de la Jacques-Cartier

« [...] J'aimerais peut-être...je ne sais pas si vous avez déjà dans le dossier ou si vous avez déjà de déposées dans les informations une image quelconque où on pourrait visualiser vraiment ce secteur-là ou si vous pouvez nous la fournir avec les limites de la carte? » (M^{me} la Présidente, DT7, p.99)

Nous vous déposons deux copies papier (et une copie électronique par courriel) de la localisation de la limite du parc par rapport à la nouvelle route entre les kilomètres 74 et 75 et entre 123 et 124. Pour ce qui est du secteur situé entre les kilomètres 96 et 100, nous sommes actuellement en discussion avec les gestionnaires du parc pour établir précisément la localisation de l'emprise et de la limite du parc. Nous vous ferons parvenir ces informations aussitôt qu'elles seront disponibles.

Kilomètres 84 à 227

1- Présenter les documents d'autorisation écrits délivrés par le MRNF au sujet des droits de coupe forestière dans le territoire de la RFL.

« Je comprend de la part du MRN que normalement il émet toujours des permis écrits, alors je demanderais que le promoteur dépose les permis écrits s'il y en a effectivement... » (M. Alexandre Turgeon, DT8, p. 81) « Bien, je n'ai pas entendu qu'on avait dit qu'on avait pas demandé d'autorisation, je vais vérifier, je n'ai pas l'information et demain après-midi, je vous donnerai l'information ». (M. Luc Bergeron, DT8, p. 82)

La liste des permis octroyés a déjà été déposée par le MRNF au BAPE (DB33a).

Kilomètres 60 à 227

1- Localiser les accidents sur l'ensemble du tracé à l'étude (du km 190 au km 227 et du kilomètre 60 à 84). Si possible, mettre cette localisation en relation avec la présence de points critiques tels que les accès et les voies de dépassement.

« Est-ce qu'il existe un découpage de cette route-là, avec tous les outils de géomatique qu'on nous a présentés depuis le début, on nous présente des belles cartes, est-ce qu'on a une répartition spatiale des accidents, est-ce qu'on pourrait avoir un portrait? Ça existe-tu pour la 175? » (M. Daniel Groleau, DT2, p. 49)

Vous retrouverez la localisation des accidents qui se sont produits sur la route 175 entre les kilomètres 60 et 84 entre 1998 et 2001 sur les huit cartes ci-jointes. Il est important de noter que les accidents qui se sont produits dans des secteurs où il y a peu d'habitations (surtout au nord du kilomètre 75) peuvent ne pas être localisés précisément dû à la rareté des points de repères. Dans le cas où le rapport de police ne permet pas de localiser l'accident précisément, celui-ci est rapporté dans le système au point kilométrique le plus près. Il faut donc être prudent dans l'interprétation des données lorsque des concentrations d'accidents apparaissent à des points kilométriques.

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

Veillez 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.