

REGROUPEMENT DE CITOYENS
DE STONEHAMProjets d'amélioration de la route 175
des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

Stoneham, le 20 mai 2005

Mme Sylvie Girard, présidente
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec, QC, G1R 6A6

Objet : Projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84.

Madame la présidente,

Nous présentons ce mémoire au nom du Regroupement de citoyens de Stoneham. Ce mouvement fut créé pour mener à bonne fin la réalisation de l'autoroute 73 dans le contournement entre les kilomètres 60 et 84 pour défendre nos droits, pour protéger nos acquis, pour sauver nos maisons et pour protéger notre collectivité. Dès le départ, ce mouvement fut mis en place pour protéger et défendre d'abord et avant tout des intérêts collectifs et non individuels des citoyens. Dans ce contexte, une pétition fut signée par environ 700 personnes, le contenu de la pétition est reproduit en **annexe Ia**; une répartition des signatures sur le territoire de Stoneham en **annexe I b** et les signatures de la pétition seront remises au BAPE le 25 mai 2005. Ces mêmes personnes sont fortement préoccupées par la sécurité des résidents et des usagers de cette autoroute. M. Georges Legendre en est le président fondateur.

Notre intervention aujourd'hui portera sur certains points qui, nous en sommes convaincus, posent problème, pour la collectivité, dans la construction de la future voie de circulation.

Premier point : Notre choix le contournement

Ce premier point nous apparaît fondamental, madame la présidente, pour la simple raison que vous nous avez dit dans la première partie des audiences que « tout était sur la table » concernant ce projet de route à quatre voies.

Pour cette raison, nous voulons mettre en évidence les étapes franchies depuis le début de ce projet.

1. Le 24 avril 2004, présentation par le MTQ d'un seul et unique tracé de contournement qui était une véritable autoroute, il y avait des voies de desserte pour accéder aux lots forestiers. Les cartes de 1 à 7 de ce tracé sont reproduites à **l'annexe X et les fichiers sur CD font partis de ce mémoire, nombre d'expropriations ou d'acquisitions : 78.**
2. À cette soirée de présentation, il y avait environ 400 personnes, dont une quinzaine de personnes ont pris la parole pour manifester leur mécontentement parce que l'autoroute passait dans leur demeure ou à proximité. Personnellement je sympathisais avec eux. Des représentants municipaux ont manifesté leur mécontentement alléguant qu'il n'y avait pas de tracé dans l'axe de la route actuelle. Aux yeux de la municipalité l'entretien futur du boulevard Talbot posait problème.
3. Notre député local, madame Sarah Perreault, a contribué au rapprochement de la municipalité et du MTQ. Ce rapprochement a permis au MTQ de déposer par l'intermédiaire du BAPE, le 24 novembre 2004, deux nouveaux tracés l'un dit de contournement et l'autre dans l'axe. Malgré tous les éléments d'analyse utilisés par le MTQ, ce dernier a favorisé le tracé dans l'axe. **(nombre d'expropriations dans l'axe 160, dans le contournement 89; 137 millions dans l'axe au lieu de 125 millions) (voir annexe II : Comparaison des impacts)**

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM

4. Nous étions furieux, ce qui nous amena à mettre en place un Regroupement de citoyens afin de multiplier les interventions pour obtenir l'acceptation du tracé de contournement. Voici diverses interventions réalisées : Assemblée publique d'information le 5 décembre 2004 organisée par le Regroupement (**voir annexe III**), création d'un site Internet <http://www.autoroutestoneham.com> , signatures d'une pétition jusqu'au début des audiences (723 signatures), pétition contre le bruit avec 159 signatures principalement sur la 1^{re} avenue, multiples conférences de presse, présentation le 14 février 2005 au conseil municipal de 14 points favorables au contournement (**voir annexe IV**), participation aux portes ouvertes des 21 et 23 février 2005 organisées par le MTQ et la municipalité. etc....
5. Nos principaux motifs contre le tracé dans l'axe étaient et sont encore les suivants :
 - Conservation du boul. Talbot comme voie privilégiée du Sud jusqu'au Nord pour faciliter les liens et la communication entre les citoyens des Cantons-Unis.
 - Le tronçon du boul. Talbot du mont Wright jusqu'à l'entrée de St-Adolphe est une zone très sensible au point de vue environnemental. Il y a présence de la rivière des Hurons, la rivière Noire, de marais à protéger. Il y aurait de grandes difficultés pour la construction de bassins de rétention.
 - Impossibilité de réaliser des murs de protection contre le bruit pour les citoyens de la première avenue.
 - En cas de blocage de la nouvelle route, la 1^{re} avenue est trop étroite pour recevoir une circulation plus intense.
 - Augmentation importante de la circulation sur la 1^{re} avenue causée par le va et vient aux commerces saisonniers.
 - Donner au boul. Talbot une vocation touristique en le transformant en route locale avec vitesse réduite et l'implantation d'une piste cyclable.
 - Donner l'accessibilité au mont Wright par le boul. Talbot.
 - Grand nombre supplémentaire d'expropriations par l'utilisation de cet artère pour la construction de l'autoroute. (Directement impliqué du mont Wright à l'entrée de St-Adolphe : 32)
6. Dans la période du 24 novembre 2004 jusqu'au début de février, la municipalité organisa des rencontres exclusives pour les résidents des rue Paré, Ouellet, de la Randonnée et de l'Escalade, elle travaillait avec le MTQ à d'éventuels tracés.
7. Enfin le MTQ faisait connaître aux portes ouvertes du 21 et 23 février 2005 des tracés dit améliorés dans l'axe et dans le contournement, auxquels la municipalité a participé. Les chemins Paré, Ouellet et le boulevard Talbot au nord de Saint-Adolphe sont sauvés (**nombre d'expropriations : axe 109, contournement 89**)
8. À la suite de ces portes ouvertes, la municipalité et le MTQ se sont prononcés en faveur de la voie de contournement.

En conclusion :

Nous voilà maintenant aux audiences avec un nouveau tracé de contournement nécessitant encore des améliorations à apporter : Il faut diminuer le nombre d'expropriations, améliorer l'esthétique de la route par rapport au boulevard Talbot dans le voisinage du mont Wright, renforcer les mesures contre le bruit, éliminer les accès forestiers et obtenir une véritable autoroute plus sécuritaire du km 60 à 76.

Nous aimerions, au nom du regroupement des citoyens de Stoneham, présenter nos félicitations au MTQ pour son grand souci de l'environnement qu'il a démontré lors de la présentation du projet de construction de la nouvelle route 175. Plus particulièrement, nous voulons parler des bassins de captation servant à retenir les contaminants en cas de déversement accidentel. Mieux encore, ces bassins pourront servir de filtre pour les eaux de ruissellement. D'ailleurs cette technologie, aux dires du MTQ sera exportée en dehors du Québec. Cet honneur rejaillit sur nous tous et nous sommes convaincus que très bientôt, nous prendrons plaisir à circuler sur une autoroute parfaitement sécuritaire dans le plus grand respect de l'environnement.

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM

Deuxième point : La sécurité passe par une véritable autoroute du km 60 à 76

1. Nous voulons une véritable autoroute sans accès forestiers du kilomètre 60 au kilomètre 76 :
 - Parce qu'il y a trop d'accès forestiers (22) entre le kilomètre 60 et 75 sur une courte distance de 15 kilomètres;
 - Parce que le va et vient des propriétaires de lots forestiers circulant sur des tracteurs risque de causer de graves accidents sur une route à quatre voies;
 - Parce que l'éventualité que ces mêmes propriétaires de lots forestiers, stationnent leur matériel de travail forestier le long de la route à 4 voies en hiver alors qu'ils sont à dégager la neige de leur entrée de lot, constitue un risque grave d'accident de circulation;
 - Parce que des camions chargés de bois, sortant de ces lots forestiers pourraient provoquer des accidents de circulation;
 - Parce que l'opération d'une cabane à sucre par un propriétaire de lot pourrait constituer un risque d'accident par le fait que ses invités stationnent leur voiture sur l'accotement de la route;
 - Parce que les usagers des accès forestiers auront des difficultés avec les services de sécurité et de déneigement provincial.

2. Nous demandons donc que des voies de desserte pour les lots zonés RFH ou RFC ou RF soient aménagées de façon à éviter les causes d'accidents que nous venons de mentionner. Sur l'ensemble des 24 lots de la liste préliminaire transmise au BAPE au N/Réf. : 20050503-13, il y a 17 propriétaires différents dont la liste apparaît à l'**annexe V**. Sur les 17 propriétaires de lots, il y en a 9 zonés RFH et 1 RFC. Le promoteur a-t-il l'obligation de rendre accessible ces lots selon leur vocation forestière, habitation et commerciale? Une vocation habitation ou commerciale peut-elle être accessible par une voie d'accès sur la nouvelle route à quatre voies? Si oui, voilà des arguments qui s'ajoutent rendant la nouvelle route de moins en moins sécuritaire.

3. Nous voulons une véritable autoroute en continuité avec la partie qui précède le kilomètre 60.
 - Parce que le passage des usagers de l'autoroute au kilomètre 60 à une route à 4 voies séparées avec accès forestier risquerait de compromettre la sécurité des usagers qui auraient à passer d'une vitesse de 100 km/h ou plus à une vitesse de 90km/h, les usagers n'auront pas tendance à modifier leur comportement;

 - Il faut éviter que les conducteurs demeurant à Stoneham jusqu'au kilomètre 75 soient obligés de modifier leur comportement de conduite au kilomètre 60, l'autoroute qui précède et cette route à quatre voies divisées avec accès forestiers aura la même allure que l'autoroute 73 de Charlesbourg jusqu'à l'entrée de la vallée de la Jacques-Cartier, De plus les citoyens de Stoneham utilisent ce corridor routier, au moins deux fois par jour, matin et soir, tous les jours de l'année. D'où l'importance de ne pas faire ce changement au kilomètre 60.

 - Il faut plutôt envisager ce changement au kilomètre 76 pour les usagers vers la Réserve faunique ou vers le Saguenay. Il faudra, bien entendu, prévoir à cet endroit plusieurs panneaux indicateurs du changement de vitesse de 100 à 90 km/h. La police pourrait s'installer, juste un peu après, pour gonfler les coffres de l'État Québécois.

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM

Troisième point : Les conséquences de la construction au plan humain :

1. Dans le cas des personnes expropriées, nous demandons qu'un suivi de 5 ans soit fait afin de connaître les conséquences de ces nombreuses expropriations ou acquisitions. Ce suivi sur 5 ans est d'autant plus justifié car la municipalité n'a plus de terrain en réserve pour ces personnes expropriées. Verba tinae vol 5, p33-34 lg 1455 à 1480.
2. Nous demandons également l'accès gratuit à une firme d'évaluation privée pour aider à régler d'éventuels litiges causés par des expropriations ou des acquisitions.
3. Dans le cas des personnes non expropriées mais dont les travaux toucheront leur lot, nous demandons qu'une aide leur soit apportée afin de prévoir des travaux correcteurs sur leur terrain. Nous pensons ici à un réaménagement de l'accès à leur terrain, à un déplacement de leur résidence sur leur lot et à certaines corrections de l'esthétisme de leur terrain.
4. Compte tenu de l'importance des travaux, des personnes à déplacer et des nombreux problèmes à régler, nous demandons la formation d'un groupe de travail susceptible de régler leurs problèmes. Ce groupe de travail nous semble indispensable car nous voulons éviter des frais juridiques faramineux pour ces personnes
5. Nous demandons également la mise sur pied d'un fond spécial car il s'agit d'un projet d'une très grande ampleur. Pensons à la longueur de la route, aux difficultés importantes à surmonter, aux nombreuses expropriations ou acquisitions, aux nombreux lots privés qui seront modifiés, aux grands nombre de puits artésiens susceptibles d'être affectés et à plusieurs autres problèmes pénalisant des citoyens de Stoneham.

Quatrième point : La problématique du mont Wright : Sécurité, Esthétisme, Accessibilité, Protections anti-bruit et diminution d'expropriations

D'entrée de jeu, nous demandons le retour du projet d'autoroute présenté par le MTQ le 24 avril 2004 allant du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 64,4. tout en maintenant le viaduc et les trois bretelles d'accès compris dans le tracé présenté dans la première partie des audiences publiques. Ce projet d'autoroute d'avril 2004 longeait la ligne de transport d'énergie électrique. (voir **annexe VI** Tracé avril 2004 et Tracé avril 2005)

Cette autoroute comporte plusieurs avantages :

1. Elle propose une autoroute en ligne droite jusqu'au kilomètre 64,4;
2. La forêt ancienne du mont Wright n'est pas touchée;
3. Les ruines du mont Wright n'ont pas de réelle valeur historique (cf. verba tinae volume 8 page 35 ligne 1350) et elles sont situées en dehors de l'emprise des deux tracés d'avril 2004 et d'avril 2005, voir **annexe VI et photos annexe VII**
4. L'endroit où passerait cette autoroute ne touche pas à la forêt ancienne du mont Wright.
5. L'accès au mont Wright pourrait se faire par la route 175 actuelle;
6. Le stationnement serait très peu touché;
7. Il suffirait de construire une passerelle piétonnière au-dessus de l'autoroute, cela est plus sécuritaire pour les piétons qu'un viaduc sous-terrain;
8. Possibilité de construire des murs anti-bruit pour protéger les citoyens situés à l'ouest du mont Wright;
9. Le concept serait beaucoup plus esthétique et procure au mont Wright une plus grande visibilité;
10. Il y aurait une bonne dizaine de résidences de moins à exproprier.

La combinaison des tracés d'avril 2004 et 2005 permet de réduire le nombre d'expropriations à **80**. En **annexe VIII** vous trouverez un tableau qui identifie le nombre d'expropriations en fonction des divers tracés proposés jusqu'à maintenant.

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM

Cinquième point : Le bruit quel cauchemar surtout du km 60 à 66

Nous sommes conscients que cela est impossible d'éliminer complètement le bruit de la route. Cependant, il faut que le bruit reste dans une limite acceptable et tolérable par les citoyens. Ce n'est pas le cas présentement et nous exigeons que ça le soit dans le futur avec la construction de la nouvelle autoroute.

Il y a plusieurs points d'interrogations au sujet de l'étude sur le bruit du MTQ.

D'abord cette étude date de 2002 et plusieurs facteurs ont changés et continuent de changer, il y a une tendance à l'augmentation de la force des moteurs des poids lourds, et à l'augmentation des trains routiers. Avec un moteur plus fort on peut transporter plus de marchandises à moindre coût, mais on fait aussi plus de bruit.

Au lieu de tenir compte d'une moyenne de 24 heures on pourrait privilégier une moyenne diurne et une moyenne nocturne. Cette façon de faire aurait pour effet d'augmenter la moyenne de nuit de plusieurs décibels. On sait que le transport s'effectue majoritairement la nuit.

Le MTQ calcule la moyenne au mois de juin lorsqu'il y a des feuilles aux arbres et que celles-ci absorbent le bruit, condition qui n'existe pas durant 7 mois de l'année, soit 62.5% de temps.

Dans l'étude du MTQ, en ce qui a trait à la 1^{re} avenue, endroit habitée le plus éloignée de la nouvelle autoroute, un seul point d'échantillonnage a été réalisé soit au 387 1^{re} avenue. À cet endroit le bruit de la route est très peu incommodant. Le secteur où le bruit est insupportable s'étend de l'intersection 1^{re} avenue Crawford jusqu'à la jonction du boulevard Talbot. (voir carte, **Annexe IX**)

Les lectures ont été prises à 1.5 mètre du sol alors que nous sommes en montagne et qu'avec le phénomène de l'écho les bruits se répercutent sur les montagnes et sont de ce fait amplifiés.

L'étude du MTQ ne spécifie pas à quel moment de la semaine les lectures ont été effectuées. Mais on sait très bien que la route est beaucoup plus fréquentée par les poids lourds en début de semaine.

Pour toutes ces raisons nous considérons que cette étude ne reflète pas la réalité : le MTQ ayant calculé ses moyennes lorsque le bruit est à son minimum.

Voici la problématique

1. Impossibilité d'ouvrir les fenêtres le jour comme la nuit, les sons de la nature que nous aimons et pour lesquels nous sommes venus habiter Stoneham, sont atténués ou carrément effacés. Le chant des oiseaux, le croassement des grenouilles, le bruissement des feuilles, le son des cascades de la rivière etc.
2. Désagrément continu lorsque nous sommes à l'extérieur de nos maisons. Impossible de manger dehors.
3. Impossibilité de coucher sous la tente ou à la belle étoile.
4. Difficulté importante de sommeil : réveillé en sursaut 5 à 6 fois par nuit. Prise régulière de somnifères par certains résidents qui à long terme sont très nocifs.
5. Ces bruits ont une incidence très négative sur notre santé
6. Une pétition de 159 noms des résidents de la 1^{re} avenue, endroit le plus éloigné de la route et des environs, a été déposée en commission démontrant sans aucun doute que nous vivons un réel problème de bruit qui est devenu intolérable et inacceptable.

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM

Par un simple calcul mathématique, nous pouvons affirmer que 1200 poids lourds par jour équivalent à un véhicule à la minute. Cependant en réalité c'est beaucoup plus car les poids lourds sont concentrés le soir et la nuit souvent en convoi. Je demeure à ½ km de la 175. Ainsi 70dba à chaque minute et plus, est une nuisance quasi permanente.

Soixante-dix décibels (70dba) c'est le bruit du moteur d'un autobus de la RTC au ralenti à 5 pieds de distance.

Nous avons effectué des lectures au sonomètre à plusieurs endroits sur la 1^{er} avenue et les environs. Nous constatons que les bruits qui nous agressent sont au dessus de la moyenne de 53dba du MTQ. Elle est largement dépassée la plupart du temps : à 305 Crawford : 85dba, à 881, 1^{re} avenue : 72dba. Nous avons fait plusieurs lectures dont les résultats se situent entre ces deux valeurs.

Considérant cela le B.A.P.E doit recommander au MTQ de refaire son étude sur le bruit de façon réaliste et de réaliser les aménagements nécessaires pour nous protéger de ce fléau, notre qualité de vie en dépend.

Voici quelques recommandations : Nous vivons en montagne et de ce fait il existe des conditions particulières de propagation du bruit.

1. Du km 60 à 62 conserver les arbres entre le boulevard actuel et la nouvelle route qui formeraient un écran et nous protégeraient du bruit.
2. Du km 62 à 63 zone la plus bruyante et où il n'y a aucun arbre. Des mesures d'atténuation sont prévues au sud-est de la nouvelle autoroute. Nous demandons, aussi des mesures d'atténuation au nord-ouest, c'est-à-dire entre le boulevard actuel et le nouveau tracé. Avec seulement des atténuations au sud-est, cela aura pour effet de propulser le son vers le nord-ouest. Si on n'avait des atténuations des 2 côtés de la route à quatre voies, on éviterait aux gens qui demeurent dans le secteur nord-ouest de vivre un enfer.
3. Du km 63 à 64, il faut construire également un mur anti-bruit, il faut conserver les arbres qui sont situés le long du boul. Talbot et planter des essences plus résistantes qui absorbent le bruit.
4. Du km 64 et + il y aura amélioration importante de la situation car la route s'éloigne beaucoup des concentrations d'habitations.
5. Étant donné que le bruit routier est dû en grande partie à la friction des pneus sur la chaussée, nous demandons que du km 60 à 64, zone correspondant au secteur le plus densément peuplé, qu'un revêtement phonoabsorbant soit posé sur la chaussée.
6. Que des panneaux incitatifs du genre « roulez léger », « écouter la route vous parle » etc. soient installés le long de la route incitant les routiers à réduire le bruit de leurs engins dans ce secteur.

Sixième point : La piste cyclable versus notre vocation récréo-touristique

Nous demandons, qu'en cours ou à la fin des travaux, une piste cyclable soit aménagée sur l'ancienne route 175 entre le kilomètre 60 et 76. Une telle piste s'inscrit parfaitement dans le contexte récréo-touristique si cher à la population de notre municipalité. De plus cette même piste pourrait servir d'élément motivant à tous ceux qui sont en faveur du transport alternatif.

Septième point : Au km 60 signaler Saint-Adolphe immédiatement

Nous demandons qu'un panneau indicateur avec rappel de distance soit placé immédiatement au kilomètre 60 afin d'informer les usagers de la route qui désirent se rendre à Saint Adolphe. L'ajout de ce panneau permettrait aux visiteurs de ce secteur d'éviter de se retrouver en plein cœur de Stoneham ou pire encore, au centre de ski alors qu'ils sont en quête du camping de Stoneham.

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM

Conclusion :

Le nouveau tracé de contournement nécessite encore des améliorations. Il faut diminuer le nombre d'expropriations dans le voisinage du mont Wright, renforcer les mesures contre le bruit tout en améliorant l'esthétique de la route par rapport au boulevard Talbot, éliminer les accès forestiers et obtenir une véritable autoroute plus sécuritaire du km 60 à 76.

Nous voulons une véritable autoroute sécuritaire pour nous et les usagers et cela dans le respect des droits de chacun. En fonction du zonage RFH, RFC et RF les propriétaires des lots impliqués sont en droit d'obtenir une accessibilité appropriée. Dans Stoneham, le passage d'une autoroute à une route à quatre voies séparées avec accès forestiers est un véritable piège pour les citoyens situés au nord du kilomètre 60. En conséquence il faut que ce soit une véritable autoroute du kilomètre 60 à 76.

La construction d'un nouveau lien routier entre Québec et Saguenay est un immense chantier avec énormément d'expropriations et de dérangement pour la population de Stoneham. Pour cela nous recommandons de mettre en place des mesures particulières au plan humain par la formation d'un groupe de travail susceptible de régler les problèmes, par la mise sur pied d'un fond spécial et qu'un suivi de 5 ans soit fait afin de connaître les conséquences de ces nombreuses expropriations ou acquisitions.

La combinaison des tracés d'avril 2004 et 2005 dans le secteur du mont Wright permet de réduire le nombre d'expropriations de **89 à 80. (voir Annexe VIII)**

L'étude du MTQ sur le bruit date de 2002 et plusieurs facteurs ont changé et continuent de changer, de plus le MTQ a calculé ses moyennes lorsque le bruit est à son minimum. Avec ces considérations, nous demandons à la Commission des audiences public en environnement de recommander au MTQ de refaire son étude sur le bruit de façon réaliste et de faire les aménagements nécessaires de protection contre le bruit, particulièrement dans le secteur du kilomètre 60 à 66 pour protéger les citoyens de ce fléau, leur qualité de vie en dépend.

Enfin, nous demandons la réalisation d'une piste cyclable sur le boulevard Talbot allant du km 60 à 75 pour respecter notre vocation récréo-touristique. Nous demandons dans l'immédiat une signalisation spécifique pour Saint-Adolphe au km 60, situation demeurée sans réponse favorable depuis plusieurs années, n'oublions pas, que l'incertitude des usagers face à une carence de signalisation est liée à la sécurité routière.

Nous aimerions, au nom du regroupement des citoyens de Stoneham, présenter nos félicitations au MTQ pour son grand souci de l'environnement qu'il a démontré lors de la présentation du projet construction de la nouvelle route 175. Plus particulièrement, nous voulons parler des bassins de captation servant à retenir les contaminants en cas de déversement accidentel. Mieux encore, ces bassins pourront servir de filtre pour les eaux de ruissellement. D'ailleurs cette technologie, aux dires du MTQ sera exportée en dehors du Québec. Cet honneur rejait sur nous tous et nous sommes convaincus que très bientôt, nous prendrons plaisir à circuler sur une autoroute parfaitement sécuritaire dans le plus grand respect de l'environnement.

Voilà nos grandes préoccupations au plan collectif. Merci madame la présidente.

Georges Legendre, président
Regroupement de citoyens de Stoneham
www.autoroutestoneham.com
1035 chemin St-Edmond,
Stoneham, G0A 4P0

Louis-Yves Poulin de Vertmont sur le lac
André Fortin du village de Stoneham
Rodrigue Légaré de St-Adolphe