

Québec le 19 mai 2005

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

Le sujet de ce mémoire porte sur le projet d'amélioration de la route 175 entre les kilomètres 60 à 84.

Je porte intérêt à ce projet parce qu'il peut avoir un impact sur le terrain sur lequel j'ai grandi, et où j'aimerais y poursuivre ma vie. En effet nous avons des possibilités (minimes depuis la nouvelle décision du ministère des transports au printemps 2005) d'expropriation.

La préoccupation qui m'a poussée à déposer ce mémoire c'est l'entêtement du ministère des transports à aller de l'avant avec ses idées sans tenir compte du bon sens et des critères d'objectivité. En effet lors de la réunion d'avril 2004, le ministère nous a présenté 2 tracés pour l'amélioration de la route 175. Le tracé de contournement et le tracé dans l'axe de la 175 actuelle. Lors de cette réunion, le ministère des transports a présenté plusieurs critères d'évaluation et indiqué clairement qu'il favorisait le tracé dit dans l'axe.

Mais regardons un instant ces critères d'évaluation desquels le ministère des transports tiraient ses conclusions.

Comparaison des impacts (km 60 à 84)

→ Milieu biophysique

	Variante dans l'axe	Variante en contournement
Déboisement	91 hectares	120 hectares
Déboisement (mont Wright)	1,7 hectare gain de 8 ha (gain net de 6 ha)	3,7 hectares gain de 10 ha (gain net de 6 ha)
Habitat faunique	Barrière existante	Nouvelle barrière pour la faune
Habitat du poisson	4 traverses	2 traverses

Comparaison des impacts (km 60 à 84)

→ Milieu biophysique

	Variante dans l'axe	Variante en contournement
Pertes en milieux humides	0,45 hectare	Aucune perte
Réservoir d'eau potable Ville de Québec	Bassins plus difficiles à implanter (secteur camping)	Espace suffisant pour les bassins

Comparaison des impacts (km 60 à 84)

→ Milieux humain et visuel

	Variante dans l'axe	Variante en contournement
Acquisitions	160 bâtiments	89 bâtiments
Nombre de lots touchés	365 lots	250 lots
Diminution du bruit (après mesures)	237 résidences	350 résidences
Augmentation du bruit (après mesures)	44 résidences Impacts faibles	13 résidences Impacts faibles

Comparaison des impacts (km 60 à 84)

→ Milieux humain et visuel

	Variante dans l'axe	Variante en contournement
Intégration visuelle de l'infrastructure	Plus visible pour les riverains route 175	Plus visible dans le paysage en général
Gestion de circulation (Pendant les travaux)	Beaucoup de perturbations	Très peu de perturbations
Coûts	137 millions \$	125 millions \$

Synthèse des impacts majeurs

→ Impacts positifs communs aux deux tracés

- ⊕ Amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation sur le nouveau lien routier
- ⊕ Amélioration de la qualité de vie pour plusieurs des résidents qui vont demeurer dans le secteur
- ⊕ Agrandissement du parc du mont Wright

Synthèse des impacts majeurs

→ Tracé dans l'axe

- ⊕ Plus d'acquisitions de bâtiments et de lots
- ⊕ Perturbation de la circulation pendant les travaux
- ⊕ Pertes en habitat du poisson et en milieu humide un peu plus importantes
- ⊕ Plus coûteux

→ Tracé en contournement

- ⊕ Aménagement d'un nouveau corridor dans un environnement boisé
- ⊕ Plus de déboisement

Avec les résultats que nous venons de voir, il est très facile de constater , avec un peu de jugement, que le tracé de contournement est à considérer en premier lieu. Malgré cela, tout au cours de la réunion d'avril 2004, le ministère des transports s'est entêté à favoriser le tracé dit dans l'axe actuelle de la 175.

Donc, pour ma part, la demande par ce mémoire est de remettre la décision du tracé à un organisme plus neutre que le ministère des transports.

Peu importe le tracé choisit, il y aura des avantages et, des inconvénients et des gens malheureux. Mais si le choix du tracé est une décision logique, une décision prise avec jugement, sur des critères d'objectivité; ce choix de tracé sera plus juste et moins contestable. Et , si ce choix m'affecte personnellement, je n'aurais pas d'objection à le respecter.

Merci

Frédéric Lachance

