

Projets d'amélioration de la route 175
des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

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



**CANTONS-UNIS DE
STONEHAM-ET-TEWKESBURY**

**Projet de réaménagement à quatre voies séparées
de la route 175 entre les kilomètres 60 à 84**

**Mémoire de la municipalité des
Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury
déposé au Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement, mai 2005**

NATURELLEMENT
différent

**325, CHEMIN DU HIBOU, STONEHAM, QUÉBEC G0A 4P0
TÉL. : (418) 848-2381 • TÉLÉCOPIEUR : (418) 848-1748
COURRIEL : mairie@villestoneham.com**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. TRONÇON SUD DU BOULEVARD TALBOT ET CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 73	4
1.1 IMPACTS PHYSIQUES.....	5
1.1.1 <i>Recommandations</i>	7
1.2 IMPACTS HUMAINS	7
1.2.1 <i>Recommandations</i>	9
1.3 IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	9
1.3.1 <i>Recommandations</i>	13
1.4 IMPACTS ÉCONOMIQUES	13
1.4.1 <i>Valeur commerciale</i>	14
1.4.2 <i>Valeur résidentielle</i>	14
1.4.3 <i>Valeur d'une rétrocession de la route 175</i>	15
1.4.4 <i>Recommandations</i>	16
2. TRONÇON NORD DU BOULEVARD TALBOT ET PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT D'UNE ROUTE À QUATRE VOIES SÉPARÉES	17
2.1 LE RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD TALBOT	18
2.1.1 <i>Premier secteur</i>	18
2.1.2 <i>Deuxième secteur</i>	19
2.1.3 <i>Troisième secteur</i>	20
2.2 DEMANDES PARTICULIÈRES	22
2.2.1 <i>Avant la construction</i>	22
2.2.2 <i>Pendant la construction</i>	23
2.2.3 <i>Après la construction</i>	24
CONCLUSION.....	25
LISTE DES OUVRAGES CITÉS.....	26

INTRODUCTION

Les projets de réaménagement de la route 175 et de prolongement de l'autoroute 73 ont toujours été des dossiers actifs à la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury. Et pour cause, la route 175 fait partie intégrante de son environnement puisqu'elle traverse le territoire sur une distance de 29 kilomètres.

Parmi les étapes qui ont le plus marqué la communauté notons entre autres les pressions des citoyens afin d'avoir un boulevard Talbot, secteur Sud, plus sécuritaire, c'était en 1986. La 175 a alors fait l'objet de mesures de réfection : ajout de lumières et correction de courbes. Vient ensuite la construction d'une nouvelle route à deux voies entre les kilomètres 55 et 60 prolongeant ainsi l'autoroute 73. Le projet de doublement de ces voies a suivi très rapidement, alors que les travaux s'échelonnent depuis 2003. Entre temps, la municipalité a été appelée à travailler, de 1996 à 1998, sur un projet pilote de corridor routier à la demande du ministère des Transports. Projet qui a d'ailleurs connu l'étape des consultations publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Après un silence de près de cinq ans, le ministère des Transports surprend la communauté en présentant, lors d'une consultation publique tenue en avril 2004, un projet de voie de contournement qui sort du tracé du boulevard Talbot. Les impacts majeurs de ce changement d'orientation provoquent de vives réactions dans la population, incitant le Conseil municipal à demander à la Ministre responsable du dossier que le promoteur évalue, tel qu'il le devait en vertu des directives gouvernementales, au moins deux options de tracé.

Une fois encore la municipalité, avec ses seules ressources internes très limitées, s'est affairée à travailler avec le ministère pour que soit présenté un projet qui tienne compte de ses caractéristiques et des attentes de sa population.

Confiante en l'expertise et la neutralité du BAPE et en la volonté du gouvernement de mettre en application sa nouvelle politique de DÉVELOPPEMENT DURABLE, la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury formule officiellement à la Commission ses interrogations, ses préoccupations et ses recommandations portant sur l'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84.

1. Tronçon Sud du boulevard Talbot et construction de l'autoroute 73

Qu'on le veuille ou non, il existe un lien très étroit entre le projet actuel d'amélioration de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84 et les réaménagements effectués dans le tronçon des kilomètres 55 à 60. Les caractéristiques physiques, humaines, environnementales et économiques des deux projets sont très similaires, les impacts d'autant plus. La municipalité a donc déjà fait l'expérience d'une réalité. Une réalité dont le ministère des Transports a su tirer un portrait très objectif en 1987.

« La multiplication des accès directs à la route 175, la mauvaise hiérarchisation du réseau de rues transversales (25 intersections), le déséquilibre entre la circulation locale et de transit et le développement linéaire des abords (154 entrées privées dont 37 établissements commerciaux) sont les principaux facteurs qui ont conduit à une perte importante de fonctionnalité et de sécurité de la route 175 entre Notre-Dame-des-Laurentides et Stoneham et ont mené au prolongement de l'autoroute 73¹. De plus, la pression politique exercée par une opinion publique organisée, les nombreuses plaintes formulées concernant les problèmes de circulation et le sentiment d'insécurité vécu par les usagers de la route 175 sont aussi des facteurs à considérer dans ce choix.

Pour contrecarrer les problèmes de circulation et de sécurité sur la route 175 et répondre aux attentes des usagers, le ministère a investi 40 M\$ pour prolonger l'autoroute 73 sur 9 kilomètres. Le nouveau tronçon a été ouvert à l'automne 1994. Cet investissement, même s'il s'avère profitable en termes d'amélioration des conditions routières, aurait sans doute pu être évité par l'application d'une meilleure gestion du corridor routier.

En plus des investissements majeurs, d'autres éléments devraient être considérés dans l'évaluation de cette intervention. Mentionnons d'abord, le contournement de la route 175 a eu pour effet de rendre désuètes des infrastructures routières (voies lentes et de dépassements, système d'éclairage, etc.) financées par la collectivité pour assurer la circulation de transit. La desserte locale est maintenant assurée par une infrastructure routière présentant des caractéristiques de route nationale, donc mal adaptée à sa nouvelle vocation. La municipalité de Stoneham doit supporter les coûts supplémentaires d'entretien de ces infrastructures.

L'impact du contournement sur la vitalité économique des commerces situés aux abords de la route 175 doit aussi être pris en compte dans l'analyse. Depuis l'ouverture du nouveau tronçon de l'autoroute 73 certains commerces et, en particulier, ceux qui dépendent de la clientèle reliée à la circulation routière (station-service, dépanneur, restaurant), ont vu leur achalandage

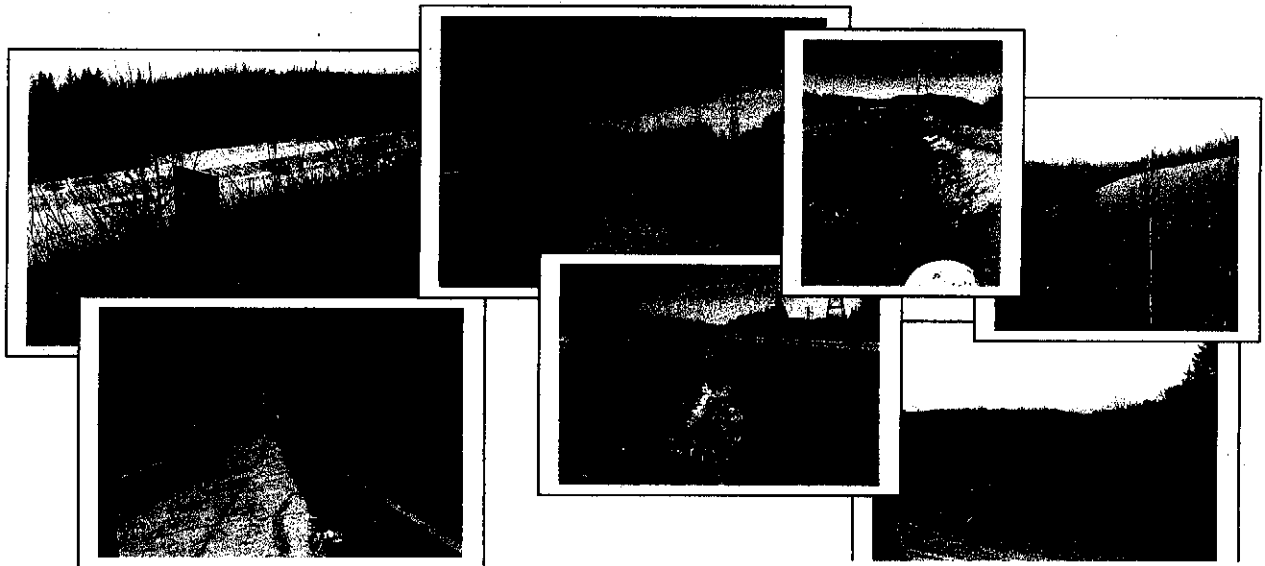
¹ Piette, Audy, Bertrand, Lemieux & Associés, « Étude d'impact sur l'environnement, Amélioration de l'axe de la route 175, Charlesbourg, Stoneham-et-Tewkesbury », *Projet-pilote de gestion du corridor routier route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury*, Québec, novembre 1987.

diminuer considérablement et, dans certains cas, ont même été contraints de fermer leur porte.

Le contexte économique et budgétaire difficile devrait nous amener à privilégier des mesures de conservation de l'intégrité du réseau routier supérieur existant.»²

1.1 Impacts physiques

Le prolongement de l'autoroute 73 a créé un lien rapide entre Québec et la sortie de la route 371 à Stoneham.



Autoroute 73 entre les km 55 et 60, 18 et 28 avril 2005

À partir de cet instant, la route 175 a perdu sa vocation de route nationale pour desservir une clientèle locale de résidents ainsi que certains citoyens des secteurs Nord qui préfèrent une telle configuration à une autoroute pour se rendre en ville. En très peu de temps, la route 175 a connu une chute de son débit de circulation comme en témoignent les statistiques suivantes :

² Maryse HAMEL, Catherine BERTHOD, Daniel HOULE et Yves JULIEN, *Projet-pilote de gestion du corridor routier route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury*, Document synthèse du MTQ pour présentation lors du 31^e Congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), Québec, mars 1996.

Historique du débit de circulation sur le boulevard Talbot
Débit journalier moyen annuel
 (données prises 1 kilomètre au sud de la jonction avec la route 371)

1990	10 600
1991	10 400
1992	11 300
1993	11 400
1994	11 700
1997	3 100

Source : ministère des Transports, 2005

Bien que le débit de circulation ait grandement diminué et malgré les aspirations des citoyens vivant aux abords, les caractéristiques physiques de la route 175 n'ont pas été corrigées et ramenées au niveau d'une desserte locale. Le ministère des Transports a d'ailleurs déjà mentionné dans son document préalablement cité que « la desserte locale est maintenant assurée par une infrastructure routière présentant des caractéristiques de route nationale, donc mal adaptée à sa nouvelle vocation ». Les photos suivantes le démontrent bien :



Route 175 entre les km 55 et 60, 17 mai 2005

Le fait d'avoir hérité du boulevard Talbot alors que ses caractéristiques correspondent à celles d'une route nationale inquiète particulièrement la municipalité, puisque malgré les données démontrant une baisse considérable de l'achalandage sur la route 175, le nombre d'accidents et de billets d'infraction liés à la vitesse sont en croissance.

Selon les données obtenues auprès de la Sûreté du Québec, poste de la MRC de La Jacques-Cartier, le nombre d'accidents de la route en 2003 et 2004 est le suivant:

	Accidents matériels - de 1 000 \$	Accidents matériels + de 1 000 \$	Accidents avec blessé	Délits de fuite matériels
2003	2	10	2	1
2004	5	10	11	3

De plus, la Sûreté du Québec a émis en 2003 et en 2004 respectivement 167 et 217 constats d'infraction. Il est à noter que les données antérieures à 2003 n'ont pu être obtenues, compte tenu que la sécurité du territoire relevait alors de la police de la Haute Saint-Charles, organisme aujourd'hui démantelé.

Autre sujet d'inquiétude, l'ampleur des travaux de réfection et d'entretien découlant du gabarit de la chaussée. Un ponceau du boulevard Talbot a d'ailleurs dû être entièrement refait à l'été 2004, car l'ancien ne supportait plus la charge supplémentaire d'eau provenant du prolongement de l'autoroute 73. Le coût total des travaux s'est élevé à 350 000 \$ et fut assumé par le ministère des Transports suite aux refus répétés de la municipalité d'assumer de tels frais pour pallier aux impacts directs de l'autoroute.

Afin de corriger la situation actuelle, la municipalité a développé un plan de réaménagement du boulevard Talbot secteur Sud. En 2004, la municipalité a investi à la hauteur de ses moyens, dans l'asphaltage des accotements qui servent de trottoir et de piste cyclable à des utilisateurs de plus en plus nombreux. Durant l'été 2005, le marquage de la chaussée sera modifié afin de créer deux bandes multifonctionnelles de chaque côté de la route. Les trois voies de circulation disparaîtront au profit d'accotements plus larges. La municipalité souhaite ainsi inciter les utilisateurs à réduire leur vitesse de circulation, améliorer la qualité de vies des résidants et assurer un lien cyclable sécuritaire entre Québec et le centre du village.

1.1.1 Recommandations

La municipalité recommande :

- que l'infrastructure résiduelle de la route 175 suite à la construction d'une nouvelle route soit réhabilitée dans son ensemble afin de l'adapter à sa nouvelle vocation et ce, dans un but de sécurité pour les usagers et d'amélioration de la qualité de vie des résidants qui vivent aux abords.

1.2 Impacts humains

En plus des impacts associés directement à la construction de l'autoroute 73, c'est-à-dire la poussière, le bruit, le dynamitage, les citoyens et les citoyennes vivant en bordure de la route 175 et plus particulièrement ceux et celles vivant enclavés entre l'autoroute 73 et la route 175, sont les témoins au quotidien des changements survenus à leur environnement et à leur qualité de vie.

Madame Louise Dubé, citoyenne de Stoneham, a tenu les propos suivants lors de l'audience publique du 20 avril 2005 :

« [...] Je voudrais vous parler de la pollution par le bruit qui est une très grande préoccupation vu la réverbération du son de la montagne. Décibel 51, c'est un chiffre, madame, ce n'est pas notre réalité. Nous, le soir et la nuit, on ne peut pas ouvrir aucune fenêtre tellement le bruit est fort. Vous savez, les camions, avec les routes qui sont améliorées, roulent de plus en plus vite et on les entend très, très loin dans la montagne. Alors la pollution par le bruit, c'est une préoccupation et ce n'est pas les petits monticules de terre et de *garnotte* qui amoindrissent le bruit. »³

Tous les résidants du fond de la vallée sont aujourd'hui encerclés par un bruit de fond intense provoqué par la réverbération du bruit de la circulation, sur les parois des montagnes environnantes.

La municipalité n'a pas tenu, lors des travaux de construction du tronçon des kilomètres 55 à 60, non plus qu'aujourd'hui, un registre ou un système d'enregistrement des plaintes des citoyennes et citoyens relativement au bruit, la poussière et au dynamitage. La municipalité a bien évidemment écouté ses citoyens et citoyennes, mais dans la mesure où le projet pendant et après construction s'avérait être l'œuvre du ministère des Transports, la municipalité guidait les plaignants vers le promoteur et a toujours cru que le ministère traitait, compilait et assurait le suivi de celles-ci. Il fut toutefois confirmé en première partie d'audience, à la stupéfaction de la municipalité, que le ministère des Transports n'a gardé aucune trace de ces plaintes.

La municipalité s'interroge et s'inquiète de la manière dont le ministère effectuera le suivi des plaintes (qu'elles concernent le bruit, l'entretien, le drainage ou tout autre sujet de préoccupation) auprès de la population qui sera affectée par le projet. C'est plus du 1/5 de la population de Stoneham, qui vit et devra vivre avec les impacts directs ou indirects de la construction d'une route à quatre voies séparées. Des impacts allant de l'expropriation à une transformation complète du paysage en passant par une dégradation de la qualité de vie et des perturbations de l'environnement.

³ Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Intervention de madame Louise Dubé*, Première partie, volume 6, séance tenue le 20 avril 2005, p. 6.

**Population résidant en bordure de la route 175
et d'une future route à quatre voies séparées**

Localisation	Nombre de maisons	Nombre de chalets	Nombre de commerces	Estimation de la population (1,9 pers./logem.)
Route 371 au parc du Mont-Wright (km 60 à 63)	62 (dont 28 mobiles)	0	7	118
Parc du Mont-Wright au parc de la J.-C. (km 63 à 74)	156	45	2	296
Parc de la J.-C. au limite de Stoneham (km 74 à 84)	16	5	2	30
Secteur Saint-Adolphe	179	13	3	340
TOTAL	413	63	14	784

1.2.1 Recommandations

Les impacts humains, notamment concernant le bruit, se sont avérés être des inquiétudes quasi généralisées lors de la première partie des audiences publiques.

La municipalité souhaite :

- que le ministère des Transports instaure un système d'enregistrement et de suivi des plaintes de toutes natures. La municipalité désire être informée de la nature des plaintes, de leur nombre et des suivis mis en place pour y remédier. Cette simple technique serait l'un des outils indispensables au programme de surveillance des impacts humains, que le promoteur devrait utiliser, avant, pendant et après les travaux;
- que l'étude d'impact sur le bruit soit refaite à partir d'une méthode d'évaluation plus globale qui tienne compte de toutes les périodes de l'année et que les mesures d'atténuation retenues tiennent compte des résultats des conclusions à venir.

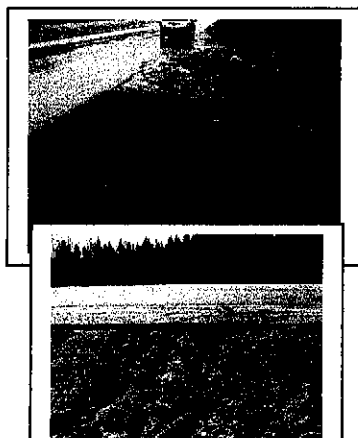
1.3 Impacts sur l'environnement

Les impacts humains ne se limitent pas à ceux décrits plus haut. Bien que l'avènement de l'autoroute 73 a eu des conséquences importantes sur la qualité de vie des citoyens qui vivent aux abords de la 73 et la 175, les impacts ont été également considérables sur l'écosystème dans son entier.

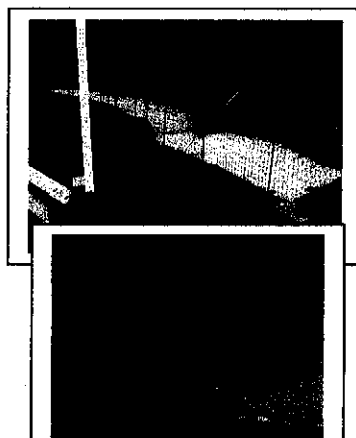
Parlez en à Monsieur Tremblay qui vit sur la rue Plamondon située entre le boulevard Talbot et l'autoroute 73. Il avait l'habitude d'observer et de photographier les canards et les oiseaux qui étaient attirés par les lacs de ses voisins. Depuis, l'avènement de l'autoroute, les canards sont de plus en plus rares. Aujourd'hui, ils ne viennent plus ou que pour de très courtes périodes, le temps de réaliser qu'il n'y a plus de poissons et de végétation dans les lacs.

La cause : les lacs de la rue Plamondon sont alimentés par des sources situées du côté Est de l'autoroute 73. Eau qui est maintenant dirigée dans un bassin de rétention situé au kilomètre 59,8 du côté Ouest de l'autoroute 73. En plus de l'eau des sources, les eaux de ruissellements anciennement retenues par les forêts aujourd'hui déboisées pour laisser passer l'autoroute et la voie de desserte sont dirigées dans les bassins. Elles entraînent avec elles du sable et des sédiments découlant de l'érosion des sols et des abords de la chaussée encore non stabilisés. Du sable provenant aussi du fait qu'au printemps 2005, il n'y avait toujours pas de végétaux aux abords et dans le terre-plein central de l'autoroute.

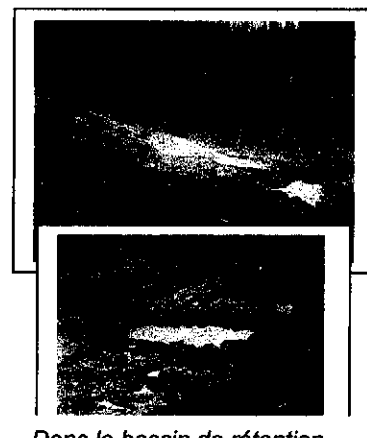
La municipalité a fait deux constats : dans un premier temps, les clôtures à sédiments installées autour des capteurs se sont affaissées à plusieurs endroits permettant aux sédiments d'atteindre les bassins de rétention situés du côté Ouest de l'autoroute 73. Dans un deuxième temps, les mesures d'atténuation prévues à l'époque des études d'impacts du prolongement de l'autoroute 73 prévoyaient la mise en service de bassins de décantation pendant la construction. Ceux-ci ont été mis hors-service quelques mois seulement après la fin des travaux de construction. Les sédiments se retrouvent donc directement dans un bassin de rétention où ils n'ont aucune chance d'être captés, d'autant plus que le ponceau alimentant le bassin de rétention se trouve vis-à-vis d'un ponceau déversoir comme en témoignent les photographies suivantes :



État de la chaussée, 28 avril 2005

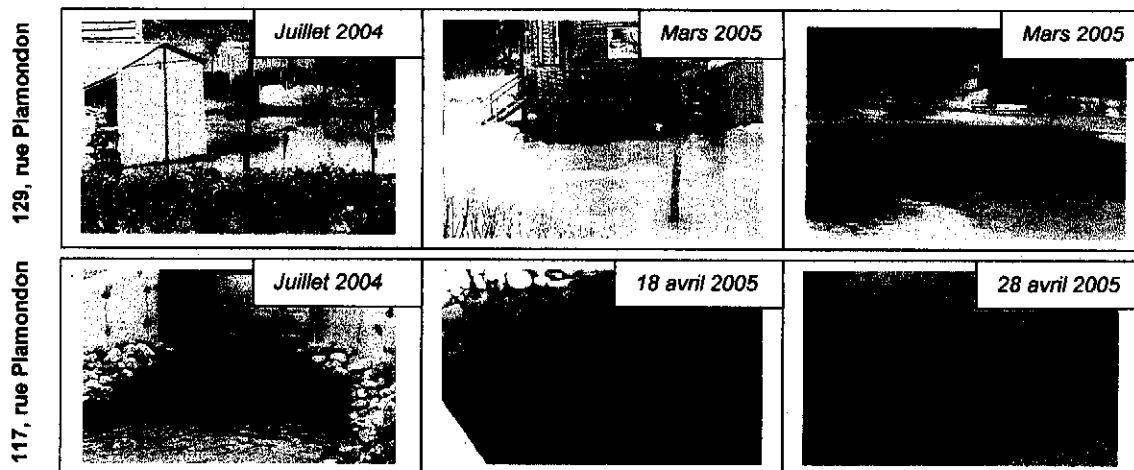


Eau en direction du bassin de rétention, 28 avril 2005



Dans le bassin de rétention, 28 avril 2005

Le résultat : les propriétés situées en aval du bassin de rétention ont subi cette année des inondations comme elles n'en avaient jamais vécues et l'ensablement des lacs tue graduellement toute forme de vie aquatique et éloigne l'avifaune.



Les multiples changements hydrologiques et l'épandage des sels de déglçage ont affecté grandement les puits artésiens de plusieurs résidents.

Une coopérative de citoyens qui vivent sur le boulevard Talbot au niveau du kilomètre 56 a dû être mise sur pied, afin de régler un problème d'alimentation en eau. Avant le prolongement de l'autoroute, 21 résidences étaient reliées à un puits artésien privé situé à proximité du tracé de l'autoroute. Le ministère des Transports a rassuré les citoyens desservis par ce puits en leur disant que des membranes allaient être installées et qu'il n'y aurait pas de problème. Moins de trois ans après la construction des deux premières voies, les problèmes ont commencé. Des chlorures ont été retrouvées dans l'eau, trois mois après la fonte printanière. L'eau était non potable, les tuyaux corrodaient, le linge jaunissait. De son côté, le ministère niait toute responsabilité. Après de fortes pressions et sous la menace de dénoncer les faits à l'émission J.E., le ministère a finalement admis sa responsabilité.

Il a alors tenté, à cinq ou six reprises, de creuser un nouveau puits, mais tombait toujours sur une veine d'eau contaminée. À la surprise générale des citoyens, le ministère a finalement creusé un puits du côté Est de la voie de desserte et a utilisé pour les alimenter, une canalisation installée sous l'autoroute au moment de la construction. La procédure et les inconvénients pour les citoyens ont duré plus de six ans, alors que le ministère semblait avoir prévu cet impact au moment de la construction !

Et les problèmes n'étaient pas terminés, les citoyens ont dû créer une coopérative qu'ils doivent gérer au quotidien. Ils ont dû acheter des droits sur deux terrains, entretenir une

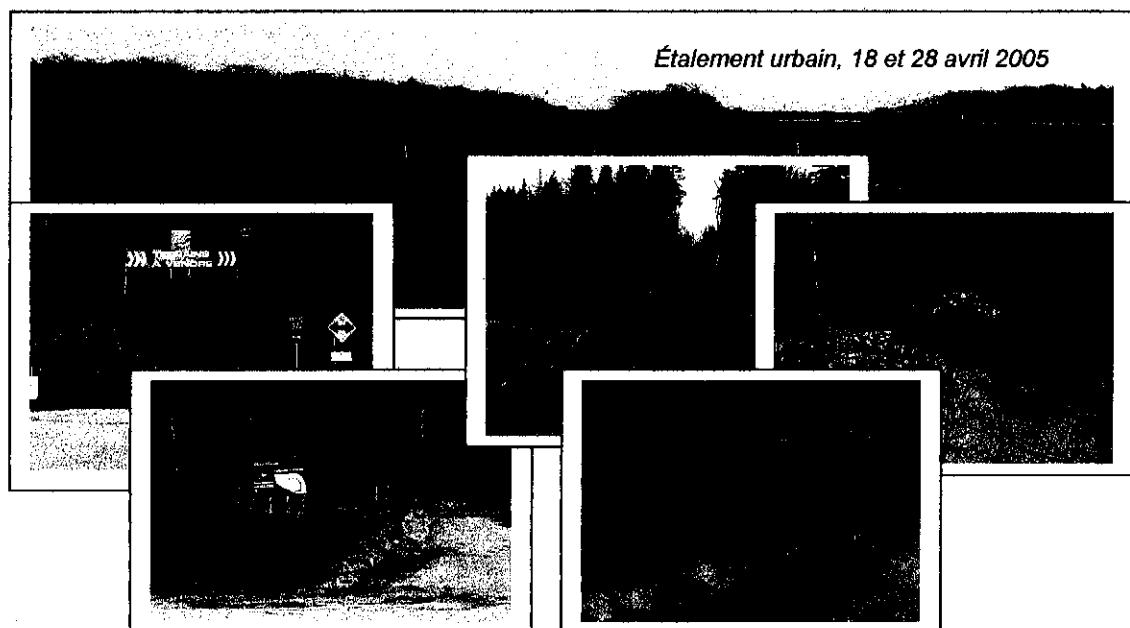
usine de filtration, et payer les frais des analyses exigées en vertu du nouveau règlement sur la qualité de l'eau potable.

La municipalité s'interroge sérieusement sur des conséquences de l'augmentation importante des eaux de ruissellement et de l'ensablement des bassins de rétention sur les zones inondables qui longent la rivière des Hurons. Ce printemps, les impacts se sont étendus au-delà de la rue Plamondon et du secteur entre l'autoroute 73 et le boulevard Talbot, pour atteindre le côté Ouest du boulevard Talbot à plus de 300 mètres de l'autoroute. On ignore encore quelles seront les conséquences sur la superficie des zones inondables, mais l'augmentation de la fréquence des fortes pluies nous fait craindre le pire.

Comment ne pas s'inquiéter donc des impacts de la construction d'un nouveau tronçon de 24 kilomètres lorsque l'on sait que les secteurs les plus à risques d'inondations sont localisés dans le secteur des rues des Rivières et Crawford qui est directement adjacent aux futures nouvelles voies de circulation.

Aux problématiques environnementales s'ajoutent des inquiétudes face aux risques d'étalement urbain, et aux pressions des promoteurs immobiliers pour développer de nouveaux secteurs au Nord du territoire.

A ce sujet, la construction de la voie de desserte (aussi connue sous le nom de chemin de la Sagamité) qui longe la nouvelle section d'autoroute, en plus d'avoir nécessité un déboisement supplémentaire entraîne une imperméabilisation des sols sur une plus grande superficie, a probablement favorisé un développement non désiré par la municipalité et a causé des impacts non envisagés au départ par le ministère des transports.



Grâce à l'accessibilité créée par la voie de desserte au kilomètre 60, un développement résidentiel a été ouvert sur le territoire du Lac-Beauport à flanc de montagne, augmentant la pression sur l'écosystème environnant, notamment sur le système hydrogéologique du bassin de la rivière des Hurons. Pression supplémentaire qui n'avait pas été étudiée lors de la conception du tronçon 55 à 60 de l'autoroute 73, mais qui ne fait qu'augmenter les inconvénients pour les résidences et infrastructures situées en aval de l'autoroute 73.

1.3.1 Recommandations

La municipalité demande :

- que le ministère des Transports procède aux études afin de connaître les impacts de l'augmentation du débit d'eau qu'entraînent le déboisement et l'imperméabilisation des sols pour le tronçon du km 60 à 84. Que le ministère des Transports conçoive, utilise et entretienne les bassins de décantation comme les bassins de rétention des eaux de surface dans le but de limiter les risques d'inondation d'érosion des berges des cours d'eau;
- que le ministère des Transports exige qu'il y ait revégétalisation très rapidement des abords de la route et du terre-plein central. Que les essences d'arbres utilisées pour le reboisement soient des essences indigènes identifiées au paysage;
- que le ministère des Transports envisage des mesures complémentaires aux règlements d'urbanisme de la municipalité afin de s'assurer que pour l'avenir, les pressions inmanquables des développeurs ne conduisent à un étalement urbain non souhaité par le Conseil municipal actuel.

1.4 Impacts économiques

Le principal objectif qui justifie le projet à l'étude est le soutien au développement économique de la région du Saguenay-Lac Saint-Jean. Qu'en est-il de l'impact économique pour la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury?

La municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury s'interroge à propos des conséquences qu'aura le détournement de circulation de la route 175 vers la route à quatre voies séparées. Elle est choquée par l'absence d'étude socio-économique concernant les répercussions positives ou négatives sur son territoire alors qu'elle est la seule collectivité humaine touchée par les impacts directs du projet.

1.4.1 Valeur commerciale

Pour la municipalité, le constat est clair, la route 175 connaîtra une forte diminution du débit de circulation, donc de l'achalandage pour les commerces qui connaîtront une baisse de leur valeur commerciale.

Le boulevard Talbot, entre les km 55 et 60, était la principale artère commerciale de la municipalité avant le prolongement de l'autoroute 73. Plusieurs commerces ont depuis fermé leurs portes et ce malgré un débit journalier annuel moyen de 3 100 en 1997. Qu'advient-il alors des valeurs commerciales sur le tronçon de la 175 entre les kilomètres 60 à 84 alors que le débit journalier moyen, une fois les travaux terminés, est évalué à environ 500 véhicules⁴?

La municipalité a fait un exercice à l'aide de son rôle d'évaluation afin de connaître la valeur commerciale des immeubles restants depuis le prolongement de l'autoroute 73, donc entre les km 55 et 60. La valeur immeuble en 1995 des commerces situés sur ce tronçon de la 175 était de 1 689 110 \$. En 2005, la valeur immeuble est de 1 699 660 \$. L'augmentation de l'évaluation des immeubles commerciaux en dix ans a donc été de 0,62 % alors que l'augmentation totale du rôle d'évaluation de la municipalité a été de 5,39 %. Après une étude des dernières ventes d'immeubles commerciaux, toujours dans ce même secteur, on constate que toutes les ventes ont été effectuées en deçà de l'évaluation municipale 2004-2006, ce qui laisse anticiper une autre baisse des évaluations commerciales lors du prochain dépôt de rôle.

La baisse de la valeur commerciale rencontrée dans le secteur Sud du boulevard Talbot est d'autant plus anticipée dans le secteur des kilomètres 60 à 84 puisque le débit de circulation sera six fois moins important que dans le tronçon Sud qui relie le centre du village à la ville de Québec.

1.4.2 Valeur résidentielle

Difficile pour la municipalité de compter sur l'augmentation des valeurs résidentielles ou sur la construction de nouvelles résidences dans le secteur des kilomètres 60 à 84, pour compenser l'éventuelle perte des valeurs commerciales.

Les conclusions de l'analyse immobilière réalisée par le Groupe Altus⁵ sur la valeur des résidences du tronçon Sud du boulevard Talbot ne démontre pas que l'ouverture de

⁴ Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Intervention du ministère des Transports*, Première partie, volume 5, séance tenue le 20 avril 2005, p. 4.

⁵ Alain ROY et Sylvain MÉTHOT, *Impact du prolongement de l'autoroute 73 sur la valeur marchande des propriétés résidentielles sises sur le boulevard Talbot à Stoneham-et-Tewkesbury*, Groupe Altus, Québec, janvier 2005.

l'autoroute a eu un impact significatif sur la valeur foncière résidentielle puisque l'augmentation enregistrée est similaire à celle des autres secteurs de la municipalité et même de la région.

Impossible également de démontrer que le tronçon Sud est devenu plus attractif puisque malgré la présence de plusieurs terrains vacants, le taux de construction neuve a très peu augmenté. Pour les 5 km du tronçon Sud, 8 permis furent émis entre 1985 et 1998 soit 0,6 par année, tandis qu'entre 1998 et 2004 7 permis furent délivrés soit 1 par année.

Pour les 24 km du tronçon Nord, 19 nouvelles constructions se sont implantées entre 1985 et 1998 soit 1,5 par année, par contre entre 1998 et 2004 seulement 5 permis ont été délivrés, c'est moins de 1 par année. Il faut spécifier que dans le cadre du projet pilote de corridor routier, la municipalité a imposé un moratoire interdisant la construction sur les terrains situés aux abords de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84 de 1995 à 1997. En 1998, le moratoire fut remplacé par une réglementation imposant, pour toute nouvelle construction, une marge de recul minimum de trente mètres et pour tout nouveau lot non cadastré, un frontage minimum de 150 mètres, ce qui, à toute fin pratique, a eu pour effet d'arrêter la construction en bordure du tronçon nord boulevard Talbot. Aujourd'hui, le nombre de lots constructibles est très restreint, pour cette raison, mais aussi en raison du type de sol plutôt marécageux et de la situation de contrebas par rapport au boulevard.

La municipalité doit assumer en plus, année après année, des pertes de revenus associées à l'arrêt des investissements de rénovation et d'agrandissement sur les résidences localisées le long du boulevard à cause de la menace constante d'expropriation.

1.4.3 Valeur d'une rétrocession de la route 175

La municipalité est catégorique, elle n'acceptera aucune rétrocession des parties résiduelles de la route 175 suite à la construction d'un nouveau tronçon. Le coût associé à une telle rétrocession serait disproportionné par rapport à sa capacité financière.

Dans ce domaine aussi, l'expérience prouve que plusieurs garanties valent mieux qu'une, puisqu'en 1995 la route 175 entre les kilomètres 55 et 60 lui a été rétrocédée. La municipalité a évalué les coûts d'entretien au kilomètre pondéré, c'est-à-dire dans les deux sens, de la route 175 qui lui a été rétrocédée. Il en coûte 9 775 \$ pour l'entretien d'hiver donné à contrat à une firme privée. Quant à l'entretien d'été, nous avons effectué une moyenne des coûts fournis par deux ingénieurs du ministère des Transports. Le coût annuel total au kilomètre pondéré est donc de l'ordre de 13 000 \$.

Évidemment, l'évaluation de ces coûts ne tient pas compte des travaux majeurs tels la réfection de grosses infrastructures, par exemple des ponts, ponceaux ou la réfection complète de l'asphalte.

Le fardeau fiscal que représenterait un legs éventuel de la route 175 des kilomètres 60 et 84 pour la municipalité serait de l'ordre de 182 000 \$ par année, aux coûts d'aujourd'hui. Étant donné que l'évaluation totale imposable de la municipalité au 18 avril 2005 est de 320 000 000 \$, l'impact sur le taux de la taxe foncière générale résulterait en une hausse de 0,057 \$ du 100 \$ d'évaluation. Comme l'évaluation moyenne d'une résidence en 2005 sur le territoire est de 85 000 \$, une augmentation du compte de taxes de 48,50 \$ par an devrait être imposée. Considérant les impacts du projet pour la communauté, il nous apparaît que les citoyens n'ont pas en plus à assumer le fardeau fiscal associé à une rétrocession de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84.

1.4.4 Recommandations

La municipalité réitère les demandes suivantes :

- que l'aménagement ainsi que l'entretien hivernal et estival des parties résiduelles de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84 soient à la charge du ministère des Transports en vertu d'un bail emphytéotique de 99 ans;
- que le ministère des Transports produise une étude sur les conséquences économiques du projet sur les commerces situés en bordure de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84.

2. Tronçon Nord du boulevard Talbot et projet de réaménagement d'une route à quatre voies séparées

Si la municipalité devait réduire ses demandes à une seule, celle-ci serait sans doute à l'effet que les erreurs du passé ne se reproduisent pas. Il en va de l'avenir d'une communauté et d'un milieu naturel exceptionnel comme a su le décrire le ministère des Transports lui-même dans son avis de projet daté de novembre 2001 :

« Historiquement dans la MRC, la population s'est installée linéairement le long des axes de transport principaux et la route 175 ne fait pas exception. On retrouve trois petits secteurs où il y a une certaine concentration de résidences et de quelques petits commerces aux environs des kilomètres 60, 63 et 67. Pour le reste du projet, l'urbanisation est discontinue et les résidences sont très dispersées le long de la route.

Le territoire traversé est essentiellement forestier et est caractérisé par l'érablière à bouleaux jaunes. Par le passé, ce territoire a fait l'objet d'une intense exploitation forestière à l'exception du Mont Wright qui a fait l'objet de mesures de conservation exceptionnelles par leurs propriétaires (les frères Wright). Cet état de fait a conféré à cette colline, une grande valeur sur le plan écologique et de la biodiversité. Elle se trouve à être une relique des forêts anciennes qui couvraient l'ensemble du territoire au moment de la colonisation. En dehors de cet îlot, la forêt est d'âge variable et est fonction des coupes. On y retrouve une plus large proportion de feuillus intolérants.

Deux bassins versants sont traversés par le projet, soit celui de la rivière Saint-Charles (rivière des Hurons et rivière Noire) et celui de la rivière Jacques-Cartier (rivière Cachée). La particularité du bassin versant de la rivière Saint-Charles est qu'il sert de source d'eau potable pour une partie importante de la population de la Ville de Québec. En ce qui a trait au bassin versant de la Jacques-Cartier, c'est que cette rivière et ses tributaires ont fait l'objet d'un ambitieux programme de réimplantation du Saumon de l'Atlantique. La rivière Cachée a entre autres fait l'objet d'ensemencement de tacons il y a quelques années.

Outre ces deux grands traits caractérisant le milieu naturel, le territoire visé est un habitat très favorable à la faune de par la mosaïque de boisés de différents âges favorisant ainsi une grande productivité.

Sur le plan de l'archéologie, en plus des vestiges connus de la résidence des frères Wright, les vallées empruntées par le tracé représentent des corridors de déplacement naturels qui offrent un important potentiel sur le plan de l'archéologie historique et préhistorique.

Le paysage perçu de cette route représente un grand intérêt. Il offre des vues spectaculaires sur les vallées et les collines avoisinantes que représentent les Basses Laurentides.

Au niveau des grandes affectations du territoire, la route 175 croise quatre zones. Dans la partie sud du projet, la route traverse une zone rurale et le périmètre d'urbanisation de Stoneham-et-Tewkesbury et le Parc du Mont Wright, qui est affecté « zone de conservation ». Dans la partie Nord du projet, la route est située dans un secteur affecté « zone récréative ». »⁶

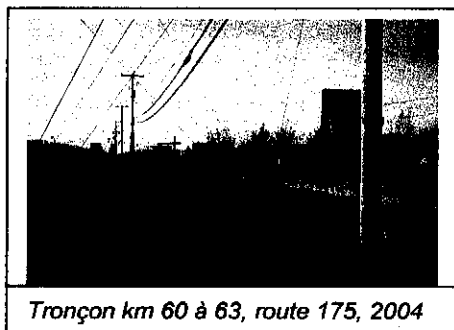
2.1 Le réaménagement du boulevard Talbot

La municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury tient à rappeler qu'elle partage la volonté d'amélioration de la sécurité routière, mais celle-ci ne peut être atteinte sans respecter notre environnement, notre paysage, nos objectifs de développement ainsi que nos résidents. Les objectifs spécifiques, que la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury souhaite voir respecter dans le projet de réaménagement de la route 175, reposent sur une vision globale du développement du territoire ainsi que sur la prise en compte des répercussions à long terme.

Dans cette perspective, une partie de la vision de la municipalité est fonction des caractéristiques imputables à la route 175 actuelle qui serait résiduelle à la construction d'une nouvelle route. Les caractéristiques physiques actuelles amènent à diviser la route 175 résiduelle en trois secteurs.

2.1.1 Premier secteur

D'abord, le secteur village compris entre les kilomètres 60 et 63, c'est-à-dire entre la route 371 et le début du parc du Mont Wright. Ce secteur présente une activité économique plus marquée, jumelée à des fonctions résidentielles de différentes natures (parc de maisons mobiles, résidences pour personnes âgées, maisons unifamiliales). Une densification de l'urbanisation est envisageable. Les accès à la route 175



devraient d'ailleurs se multiplier. La route 175 sera alors plus achalandée que dans les autres secteurs. Nous pourrions dans ce cas parler de la portion de la route 175 comme d'une collectrice, c'est-à-dire un lien entre l'intersection de la route 371 et la rue

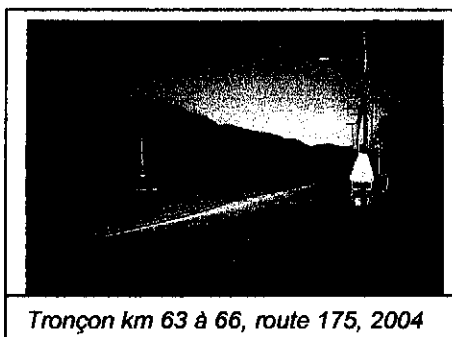
⁶ Denis, VAILLANCOURT, *Évaluations environnementales. Avis de projet, route 175, kilomètres 60 à 84 Stoneham-et-Tewkesbury. Aménagement de la route : chaussée à quatre voies séparées*, Québec, novembre 2001.

Crawford qui conduit au centre du village. Le réaménagement de cette portion de la route devrait donc conserver un gabarit proche de ce qui est actuellement et permettre de structurer le réseau routier afin de favoriser le développement économique local. Néanmoins, la municipalité souhaiterait un réaménagement de la chaussée au profit de deux bandes multifonctionnelles de chaque côté de la route assurant ainsi un lien piétonnier et cyclable sécuritaire entre le tronçon Sud du boulevard Talbot et le parc du Mont Wright.

2.1.2 Deuxième secteur

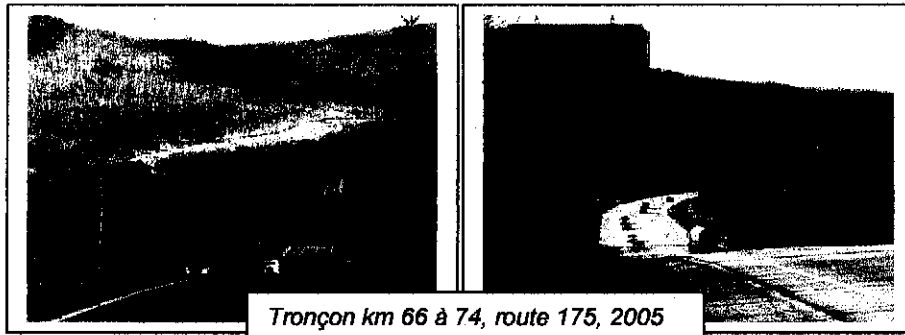
Les caractéristiques du secteur compris entre les kilomètres 63 et 74, c'est-à-dire entre l'entrée du parc du Mont Wright et l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier lui confère une vocation plus récréotouristique.

Dans sa première portion, soit de l'entrée du parc du Mont Wright à la bretelle d'accès au secteur Saint-Adolphe on dénombre très peu de résidences, les terrains étant pratiquement inconstructibles de part et d'autre du boulevard. Il s'agit principalement d'une zone de récréation et de conservation. Un resserrement de l'emprise actuelle par un reboisement des bordures permettrait de mettre en évidence le paysage de montagnes et de forêts et favoriserait le développement d'activités récréotouristiques. La construction d'une piste cyclable longeant la rivière renforcerait encore d'avantage son caractère. La création d'un lien piétonnier de type tunnel sous la route à quatre voies séparées permettrait de relier le stationnement du Mont Wright à l'actuelle route 175. Comme la route 175 serait de gabarit « rural », à très faible débit de circulation, les visiteurs pourraient rejoindre très facilement le secteur Ouest du parc qui possède un potentiel fort intéressant en bordure de la rivière des Hurons.



Tronçon km 63 à 66, route 175, 2004

Dans la deuxième portion de ce secteur, soit de la bretelle d'accès au secteur Saint-Adolphe au Parc de la Jacques-Cartier, la route 175 actuelle pourrait être considérée rue locale à vocation résidentielle. Malgré que très peu de nouvelles constructions ne soient possibles dans ce secteur, plusieurs propriétaires de chalets pourraient être tentés de transformer leurs biens en résidences permanentes. La municipalité souhaiterait donc un rétrécissement de la chaussée par le développement d'une piste cyclable séparée physiquement des voies de circulation. Le lien cyclable entre Québec et le Parc de la Jacques-Cartier serait ainsi complété. Elle souhaiterait également un resserrement de l'emprise, par un reboisement des abords de la route incitant ainsi naturellement les conducteurs à réduire leurs vitesses de circulation et un réaménagement des intersections dangereuses.



2.1.3 Troisième secteur

Finalement, le secteur compris entre les kilomètres 74 et 84, c'est-à-dire entre l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier et les limites Nord de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury présente une problématique particulière.

L'entrée actuelle du Parc National de la Jacques-Cartier constitue un secteur dangereux à fréquence élevée d'accidents de par sa localisation dans une courbe au pied d'une pente.

Du point de vue environnemental, elle se situe dans une zone humide traversée par le ruisseau Taché et la rivière Cachée qui ont tous deux, une importance stratégique pour la faune (habitat du poisson et du castor et traversée de la grande et petite faune). Le paysage exceptionnel des montagnes environnantes est malheureusement perturbé par trois cicatrices visuelles : deux corridors hydroélectriques et l'emprise de la route 175 actuelle.

C'est à cet endroit que la future route à quatre voies intègre l'emprise de la route 175 actuelle, entraînant la construction d'un viaduc pour donner accès au Parc de la Jacques-Cartier.

Or, les objectifs de sécurité, jumelés aux contraintes topographiques et environnementales, vont entraîner :

- la construction d'un viaduc très large en raison du jumelage d'une traverse routière, une traverse pour la grande faune et de la traverse du ruisseau Taché;
- l'érection d'une clôture de 8 pieds autour de la nouvelle route le long du parc pour diriger la grande faune vers la traverse;
- le déboisement d'un quatrième corridor pour la nouvelle route, sur une largeur de plus de 100 mètres;
- le détournement et la reconstruction du ruisseau Taché sur une distance de plus de 500 mètres avec pour conséquence la disparition de la zone humide qui l'entoure.

L'impact de ces travaux aura des conséquences majeures sur le milieu naturel et créera une artificialisation importante du paysage qui n'est pas compatible avec l'image et la vocation du Parc de la Jacques-Cartier.

La municipalité a déjà demandé au promoteur de déplacer le viaduc vers le sud, avant le kilomètre 74 et de rapprocher autant que possible la nouvelle route de l'emprise actuelle. Cependant, le principal obstacle évoqué par le promoteur est l'expropriation d'un commerce local (garage et station service) qui ne survivra probablement pas à la construction de la nouvelle route puisque ses seuls clients potentiels seront les visiteurs du Parc.

Le déplacement du viaduc vers le Sud présenterait plusieurs avantages :

- pas de détournement et de réaménagement du ruisseau Taché. Un simple élargissement du ponceau actuel pour l'ajout de deux voies supplémentaires serait suffisant;
- construction d'un viaduc moins large réservé seulement à la traverse routière. La traverse de la grande faune devrait être localisée plus au Nord;
- réduction de la largeur de la cicatrice visuelle dans le paysage;
- déplacement de l'entrée du Parc à l'extérieur de la zone dangereuse;
- possibilité de localiser les bureaux administratifs du parc (prévu aux abords de l'entrée actuelle) à l'emplacement du commerce à être exproprié;
- récupération de l'emprise actuelle sur plus ou moins 500 mètres;
- rétrocession possible de terrain au Parc de manière à ajuster ses limites à celle de l'emprise de la future route.

La municipalité demande donc le déplacement du viaduc de l'entrée du Parc avant le kilomètre 74, la récupération de l'emprise actuelle à partir de cet endroit, la construction d'un viaduc moins large, intégré au paysage et la restauration des espaces dénudés et artificialisés qui borde l'actuel accès au Parc de la Jacques-Cartier, ainsi que l'expropriation des deux commerces existants dans ce secteur.



2.2 Demandes particulières

Afin d'amoindrir les impacts physiques, humains, environnementaux et économiques que la construction d'une route à quatre voies séparées pourrait entraîner pour la communauté, la municipalité ajoute à ces recommandations certaines demandes spécifiques qui s'ajoutent aux recommandations préalablement formulées dans ce document.

2.2.1 Avant la construction

Les multiples rebondissements entourant l'historique du projet de réaménagement de la route 175 ont fait planer dans les familles qui résident en bordure du boulevard, de fréquentes rumeurs d'expropriation à tel point que plusieurs d'entre elles ont adopté une attitude fataliste et résignée face au projet. Le dernier épisode de la voie de contournement a quant à lui pris par surprise d'autres familles qui se croyaient à l'abri d'une telle catastrophe. Le stress et les conséquences psychologiques sur ces citoyens sont certains même s'ils n'ont pas été étudiés.

D'après le ministère, il s'agit du plus gros chantier routier jamais entrepris au Québec. Il s'accompagne d'un nombre exceptionnel d'expropriations... Peut-on, dans ce cas, mettre en place un mécanisme « inhabituel » pour aider les expropriés à se relocaliser dans un environnement similaire à celui dont ils sont chassés?

La municipalité demande donc :

- Que le promoteur envisage des mécanismes exceptionnels afin d'offrir une aide directe et de première ligne aux citoyens expropriés, entre autres par la création un Comité d'aide à la relocalisation.
- Qu'avant de prendre contact avec les futurs expropriés, le ministère des Transports effectue avec la municipalité, ou lui accorde les moyens d'effectuer, un inventaire des terrains disponibles et de leurs caractéristiques. Ainsi, dès le début de la démarche auprès des futurs expropriés, un inventaire des possibilités de relocalisation sur le territoire de Stoneham-et-Tewkesbury serait à leur disposition.
- Que le ministère des Transports et la municipalité s'entendent quant aux travaux de réaménagement de la route 175 à effectuer, afin de l'adapter à une circulation locale à faible débit. Que les travaux de réaménagements soient planifiés et évalués au même moment que les travaux liés à la construction d'une route à quatre voies séparées. Que les travaux de réaménagement de la route 175 résiduelle progressent au même rythme et en alternance avec les travaux sur la route à quatre voies séparées. Que les coûts de réaménagement

de la 175 soient intégrés totalement aux coûts du projet de construction des nouvelles voies.

- Qu'un plan de mesures d'urgence pendant et après la construction soit adopté par les intervenants concernés, et qu'il soit fonctionnel, opérationnel et annuellement mis à jour.
- Que le ministère des Transports tienne compte, dans le design des viaducs, des nouvelles techniques et tendances architecturales afin d'améliorer l'esthétique des ouvrages d'art et protéger ainsi la beauté exceptionnelle des paysages.
- Que le ministère des Transports réduise au maximum la largeur des terre-pleins et de l'emprise afin de limiter les surfaces imperméables et le déboisement. À cet effet, la municipalité ne souhaite aucunement la construction d'une voie de desserte qui ne ferait qu'aggraver la cicatrice dans le paysage, les problématiques liées au dénuement du sol, les coûts de construction et d'entretien. Par expérience, les voies de désertes servent de terrain de jeu idéal pour les amateurs de vitesse, de VTT et de motoneiges.
- Que la municipalité et le gouvernement du Québec signent un protocole d'entente concernant la mise en œuvre des recommandations formulées dans ce document, avant l'adoption du décret autorisant les travaux.

2.2.2 Pendant la construction

- Que le ministère des Transports mette en œuvre un système continu de communication avec la municipalité et les citoyens afin de les tenir informés de façon continue de l'évolution des travaux. Exemples de système : site Internet sur lequel nous pourrions suivre l'évolution des travaux au jour le jour, ligne téléphonique diffusant les dernières nouvelles, publication de l'état d'avancement des travaux dans le journal local, distribution de feuillets porte-à-porte pour informer les résidents.
- Que la municipalité soit associée au ministère des Transports pour définir un programme de surveillance des impacts perçus au niveau humain.
- Qu'un comité de surveillance environnemental incluant des intervenants de la municipalité effectue un contrôle régulier des travaux.
- Que le ministère des Transports engage des entrepreneurs selon leur effort à réduire les nuisances sonores et environnementales. À ce titre, chacun d'eux pourrait être évalué périodiquement sur le bruit du chantier, le respect des heures normales de travail dans les zones habitées, l'intensité des signaux

sonores émis par les camions, l'utilisation de compresseurs encaissés, de marteaux-piqueurs pneumatiques et autres machineries qui font moins de bruit.

2.2.3 Après la construction

- Que la municipalité continue d'être associée au ministère des Transports dans un programme de surveillance des impacts du projet au niveau humain, pour une durée d'environ cinq ans après la fin des travaux, entre autres pour le climat sonore.
- Que le programme général de suivi environnemental proposé par le ministère des Transports s'étale sur une plus longue période de temps, afin que tous les impacts soient bien identifiés et compensés. Que le ministère des Transports informe la municipalité du suivi environnemental effectué.
- Que le gouvernement du Québec prenne les moyens, via l'adoption d'un décret ou autre, afin d'éviter la pollution visuelle engendrée par les panneaux publicitaires de toutes sortes le long de la future route.

CONCLUSION

Le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 à 84 aura inmanquablement des impacts majeurs aux niveaux social, environnemental, économique et physique sur le milieu et sur la collectivité.

La municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury a tenu à présenter à la Commission ses interrogations, ses préoccupations et ses recommandations qui ont pour objectif ultime de réduire au minimum les impacts d'une éventuelle route à quatre voies séparées sur son territoire. Le projet ne peut avoir lieu sans la prise en compte des préoccupations et des recommandations de la population qui vit au quotidien avec une telle infrastructure. Le projet ne peut avoir lieu sans qu'il y ait réponse aux nombreuses questions et que tous les enjeux et les impacts aient été évalués et des mesures correctrices identifiées.

En cette ère où le concept de développement durable interpelle la planète dans son ensemble, pouvons-nous, au Québec, emboîter le pas à cette tendance mondiale et penser les projets autrement? Pouvons-nous innover, et peut-être ainsi être des précurseurs, en agissant **localement** dans une optique **globale**. La solution pour le tronçon de Stoneham ne repose peut être pas sur un immense projet d'ingénierie, mais sur une somme de plusieurs projets et interventions qui répondrait davantage aux problèmes actuels et aux besoins futurs.

LISTE DES OUVRAGES CITÉS

Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 2005. *TITRE DU VOLUME*. Première partie, volume 5, séance tenue le 20 avril 2005.

Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 2005. *TITRE DU VOLUME*. Première partie, volume 6, séance tenue le 20 avril 2005.

Hamel, Maryse, Catherine Berthod, Daniel Houle et Yves Julien. Mars 1996. *Projet-pilote de gestion du corridor routier route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury*. Document synthèse du MTQ pour présentation lors du 31^e Congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Québec.

Ministère des Transports. Novembre 1987. *Projet-pilote de gestion du corridor routier route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury*, Québec.

Roy, Alain et Sylvain Méthot. Janvier 2005. *Impact du prolongement de l'autoroute 73 sur la valeur marchande des propriétés résidentielles sises sur le boulevard Talbot à Stoneham-et-Tewkesbury*. Groupe Altus. Québec.

Vaillancourt, Denis. Novembre 2001. *Évaluations environnementales. Avis de projet, route 175, kilomètres 60 à 84 Stoneham-et-Tewkesbury. Aménagement de la route : chaussée à quatre voies séparées*, Québec.