



Mémoire déposé  
à la Commission  
du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
(BAPE)  
relativement au

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

par

la Direction régionale de santé publique  
de la Capitale nationale

Mai 2005

## **Groupe de travail de la Direction régionale de santé publique de la Capitale nationale**

François Desbiens, M.D., directeur régional de santé publique

### Équipe Santé et Environnement

- Henri Prud'homme, M.D., coordonnateur
- Renée Levaque, M. Sc.

### Équipe Sécurité dans les milieux de vie

- Pierre Maurice, M.D., coordonnateur
- Michel Lavoie, M. D., M. Sc.

### Équipe Habitudes de vie/Kino-Québec

- Sonia Dugal, B. Sc.

## TABLE DES MATIÈRES

1. La santé publique au Québec .....	4
2. Le projet de la route 175 et la santé publique .....	5
3. La route 175 : les faits .....	6
4. Les impacts du projet .....	8
5. Recommandations .....	13

## *1. La santé publique au Québec*

Au Québec, la santé publique est régie par quatre lois : la *Loi sur les services de santé et les services sociaux*, la *Loi sur la santé publique*, la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* et la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Dans ce cadre législatif, l'action de la santé publique se situe à l'échelle de la population au regard des déterminants de la santé et du bien-être. Or, ces derniers sont considérés comme « autant d'angles d'analyse qui peuvent orienter l'action en santé publique »<sup>1</sup>. Ces déterminants sont regroupés en cinq catégories : les facteurs biologiques, les habitudes de vie et les comportements, l'environnement physique, l'environnement social (milieu de vie et conditions de vie) et, enfin, l'organisation du système de soins et de services. Quant aux fonctions distinctives de la santé publique, elles concernent la surveillance continue de l'état de santé de la population, la promotion de la santé et du bien-être, la prévention des maladies, des problèmes psychosociaux et des traumatismes ainsi que la protection de la santé.<sup>2</sup> Ainsi encadrée, la santé publique vise l'amélioration de l'état de santé et du bien-être de la population et la réduction de ses inégalités.

Le Programme national de santé publique 2003 – 2012 définit les priorités d'action et énonce les activités à mettre en œuvre pour agir sur les déterminants qui influencent la santé dans ses dimensions physique et psychosociale, et ce, pour l'ensemble de la population québécoise dans chacune des 18 régions sociosanitaires. Pour ce faire, toute action de santé publique est guidée par des valeurs et des principes éthiques qui « constituent des repères permettant de définir ce qui est souhaitable, tolérable et acceptable en ce qui concerne les choix à faire dans la réalisation des activités de santé publique ».<sup>3</sup> Parmi ces valeurs et principes, on retrouve le bien commun, la solidarité, la protection des individus, des groupes et des communautés vulnérables et la justice.

Enfin, parmi les stratégies d'action qu'elle privilégie, la santé publique entend soutenir le développement des communautés. En effet, depuis plusieurs années déjà, la santé publique participe à des travaux portant sur la question du développement durable au Québec. « Ces interventions sont autant d'occasions pour le réseau de santé publique de prendre position afin de défendre des choix durables et d'associer une saine gestion du territoire avec la mise en place de conditions environnementales susceptibles de favoriser la santé et le bien-être

---

1 Ministère de la Santé et des Services sociaux (2004) *Programme national de santé publique 2003-2012*. Version abrégée. Québec. p. 16.

2 Idem p. 12.

3 Idem p. 13.

des collectivités.<sup>4</sup> Dans leur mémoire présenté en février 2005 au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) relativement au Plan québécois de développement durable, les directeurs de santé publique ont reconnu l'influence de l'aménagement du territoire sur la santé, la sécurité et la qualité de vie des personnes. Ils ajoutaient que « d'un point de vue de santé publique, tenir compte des effets environnementaux, économiques et sociaux sont des orientations à privilégier dans une stratégie de développement durable, puisqu'ils sont tous contributifs à la santé et au bien-être des individus et des communautés. »<sup>5</sup>

## *2. Le projet de la route 175 et la santé publique*

La Direction régionale de santé publique de la Capitale nationale (DSP) s'intéresse au projet d'aménagement de la route 175 pour deux raisons. D'une part, par l'ensemble de son tracé, des kilomètres 54 à 227, la route 175 constitue le lien routier privilégié entre Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Entre les kilomètres 54 et 187, la route et les agglomérations adjacentes font partie du territoire de la DSP qui inclut la région de Portneuf à l'ouest, de Charlevoix à l'est et qui s'étend jusqu'au kilomètre 187 au nord, dans la Réserve faunique des Laurentides. Quant à la portion de la route située entre les kilomètres 187 à 227, elle traverse le territoire de la Direction de santé publique de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean.

D'autre part, selon le ministère du Transport du Québec (MTQ), promoteur du projet, les objectifs poursuivis sont les suivants :

- stimuler l'économie régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean ;
- diminuer le risque d'accidents ;
- favoriser une plus grande fluidité de la circulation.

De plus, toujours selon le promoteur, le projet s'inscrit « dans un plan de maillage ou d'interconnexion des principaux centres urbains que sont Hull, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke et Saguenay. »<sup>6</sup>

---

4 Directeurs régionaux de santé publique (2005) *La santé dans une perspective de développement durable*. Mémoire présenté au ministère de l'Environnement dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de développement durable du Québec. Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec. 17 p.

5 Idem, p. 16.

6 Dessau Soprin inc. (2003). *Projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les km 60 et 84, Municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final*. Pages multiples.

---

Or, ces objectifs interpellent la santé publique principalement sous deux aspects qui ont été retenus comme des priorités dans le Programme national de santé publique 2003 – 2012. Il s'agit de :

1. « la promotion [...] d'environnements sécuritaires et le renforcement de lois et règlements concernant les usagers du réseau routier [...] »<sup>7</sup> ;
2. « la prévention et la gestion des risques environnementaux »<sup>8</sup>.

En vertu de son mandat de protection de la santé de la population vivant sur son territoire, la DSP adhère aux principes qui soutiennent le développement durable. Par le passé, la DSP a déjà pris position en faveur de la protection des espaces naturels, de la préservation de la quiétude et de la qualité de vie des citoyens, de la protection de la qualité de l'air et de l'utilisation judicieuse des sources propres d'énergie. Ce sont ces valeurs et ces principes éthiques qui l'ont guidé dans les décisions passées. Or, ce sont ces mêmes valeurs et principes de bien commun, de solidarité, de protection des individus, des groupes et des communautés vulnérables de même que le principe de justice qui nous ont guidé dans l'analyse du projet et dans la formulation de nos recommandations.

### *3. La route 175 : les faits*

Sa géométrie, son faible pourcentage de corridors de dépassement, sa localisation dans un corridor de changements climatiques importants, la présence d'une grande faune, particulièrement dans la Réserve faunique des Laurentides, de même que l'usage qui en est faite, ont contribué à placer la route 175 parmi les préoccupations du MTQ. Ainsi, depuis 1990, les études d'impacts et les études d'opportunité d'amélioration de la route 175 se sont succédées et des travaux ont été réalisés. Ces nombreuses interventions visaient principalement à résoudre des problèmes de sécurité, de circulation et de qualité de vie pour les résidents riverains de la route. Ces travaux ont visé essentiellement à limiter les accès et les intersections, à redresser des courbes sous-standards et à aménager des voies auxiliaires de dépassement.

Malgré tout, au fil du temps, la route 175 s'est acquise une solide réputation, au sein de la population, de « corridor routier à risque élevé d'accidents »<sup>9</sup>. Ce faisant, des pressions de la population, saguenéenne en particulier, pour obtenir une autoroute à quatre voies se sont

---

7 Gouvernement du Québec. *Programme national de santé publique 2003-2012*. Version abrégée. p. 25.

8 Idem p. 27.

9 Dessau Soprin inc. (2003).

faites de plus en plus pressantes, au cours des dernières années. Si bien que le MTQ entreprenait, en 1999, de mettre à jour une étude d'opportunité réalisée antérieurement. Les auteurs ont conclu que :

- Ville Saguenay faisant partie des six centres urbains de premier niveau qui définissent la structure d'organisation du territoire québécois, il est justifié de la relier aux autres par un lien routier de qualité supérieure.
- Il est nécessaire de poursuivre la réalisation du *Plan stratégique d'intervention* du MTQ.
- Il est requis de rendre la route 175 à quatre voies divisées entre Charlesbourg et Saint-Adolphe.

Dans cette foulée, le gouvernement rendait public, en 1999, son *Plan stratégique d'intervention 2000-2010 relatif aux routes 175 et 169 dans la Réserve faunique des Laurentides*. Enfin, en 2002, les premiers ministres du Canada et du Québec signaient une entente<sup>10</sup> confirmant l'élargissement à quatre voies séparées de la route 175 entre Québec et Saguenay avant la fin de 2009, pour des motifs d'essor économique, de sécurité et de fluidité.

Sur le plan économique, il demeure difficile de statuer sur l'effet positif potentiel que pourrait entraîner le réaménagement de la route 175 sur le développement socioéconomique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cependant, il est connu que la mise en œuvre de grands chantiers contribue, au moins durant la phase « construction » à une certaine effervescence économique.

Du point de vue de la sécurité routière, les améliorations apportées à la route 175 au cours des 15 dernières années ont, selon les représentants du MTQ, permis une réduction du nombre d'accidents. Toutefois, ils mentionnent que la route 175 présente le troisième taux d'accidents le plus élevé sur un total de neuf routes nationales comparables. Quant aux accidents mortels, la 175 se classe 8<sup>e</sup> sur 9 routes nationales.<sup>11</sup> Malgré tout, la route 175 continue de frapper l'imaginaire de la population qui la perçoit comme une route meurtrière, en raison probablement de la nature spectaculaire des accidents qui s'y produisent (collisions frontales, accidents qui impliquent plusieurs morts et blessés à la fois, accidents avec des camions et la grande faune). Cette « peur » de la route se traduit par « des

---

10 Soulignons qu'à la suite des élections, tant fédérales que provinciales, l'entente était reconduite par MM. Martin et Charest.

11 Dessau Soprin inc. (2003).

comportements d'évitement des périodes de plus grand risque d'accidents allant même jusqu'à éliminer des déplacements ou changer certains horaires pour diminuer le risque »<sup>12</sup>.

Du point de vue de la fluidité de la circulation, le MTQ soulignait lors des audiences publiques que le pourcentage de corridors de dépassements se situe à 38 % en direction Nord et à 44 % en direction Sud, alors que le MTQ vise plutôt un objectif de 60 %. Cette situation entraîne la formation de longues filées de véhicules-moteurs derrière un ou plusieurs camions dont la vitesse est réduite en raison de la topographie de la région à traverser et de l'aménagement actuel de la route. Soulignons que l'aménagement de la route à quatre voies séparées n'entraînera pas une augmentation de la vitesse permise qui restera à 90 km/h.<sup>13</sup>

#### *4. Les impacts du projet*

À la lecture des études d'impact et des réponses du promoteur aux questions soulevées par les différents ministères et organismes, il nous apparaît que le projet présente un certain nombre d'impacts positifs, mais également des impacts négatifs de même que des incertitudes qui devront être documentées, sinon pour apporter des changements au projet actuel, du moins pour mieux étayer des projets futurs du MTQ. Nous voulons porter à l'attention des commissaires les impacts et incertitudes qui touchent de plus près nos préoccupations de santé publique, afin d'alimenter leur réflexion au regard de ce projet.

##### **La sécurité routière des automobilistes**

Les réponses fournies par le promoteur aux renseignements demandés nous permettent de croire que ce projet réduira le risque d'accidents et de blessures graves sur cette route, pour les occupants de véhicules moteur en raison principalement de deux facteurs, soit la réduction pratiquement à zéro du risque de collision frontale entre deux véhicules associée à une route à quatre voies séparées et la réduction importante du nombre d'accès résidentiel au réseau routier.

En effet, on ne peut compter sur la seule sensibilisation des conducteurs, ni sur leur changement de comportements, pour réduire les accidents sur la route. Il s'agit là de

---

12 Direction régionale de santé publique de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean. *Mémoire déposé à la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227*. Mai 2005.

13 Seules les autoroutes affichent des vitesses maximales permises de 100 km/h.



mesures dites actives qui ont été démontrées moins efficaces que les mesures dites passives. Dans le cas de la route 175, les mesures passives consistent à séparer la source d'énergie du récepteur potentiel à l'aide d'une barrière physique (ex. : installation de glissières, de terre-plein, réduction du nombre d'accès résidentiels).

Par ailleurs, le MTQ signalait lors des audiences publiques que la vitesse pratiquée actuellement sur la route 175 était de 108 km/h, malgré les avertissements de tolérance zéro diffusés par le service de police qui patrouille la route. Or, nous craignons que l'amélioration de la route n'entraîne une augmentation de la vitesse pratiquée par les conducteurs, si les mesures visant à favoriser le respect de la limite maximale permise ne sont pas renforcées.

Enfin, on peut se demander quel sera l'impact de la route 175 réaménagée sur le nombre de trains routiers qui l'emprunteront. Les meilleures conditions de la route en entraîneront-elles une augmentation? Les études d'impact ne font pas la distinction entre les camions et les trains routiers.

### ***La sécurité routière et la grande faune***

De plus, les mesures proposées pour limiter l'accès à la route à la grande faune nous apparaissent satisfaisantes pour limiter les collisions avec les automobilistes. Toutefois, nous voulons réitérer que dans une perspective de santé publique, nous croyons important de protéger tout le secteur situé entre les kilomètres 73,5 et 84 lors du réaménagement de la route 175 plutôt que de procéder en deux étapes. De plus, il nous semble pertinent de prévoir un passage sous-routier pour le secteur situé entre les kilomètres 75,5 et 84, sachant qu'un tel passage est nécessaire au moins à tous les 5 km selon la littérature européenne rapportée par le promoteur. D'ailleurs, à cet effet, soulignons que dans un projet similaire réalisé dans le parc national de Banff, des traverses ont été prévues à tous les 0,8 – 1,2 km.<sup>14</sup> Or, le promoteur n'a pas fait la démonstration que la distance choisie de 5 km est basée sur une observation réelle des corridors de déplacement de la grande faune qui habite le territoire concerné. De plus, l'installation de clôtures de même que les coupes forestières pourraient modifier les habitudes de vie de la grande faune. C'est un élément qui mérite notre attention d'autant que tout le corridor routier ne sera pas clôturé.

### ***La sécurité routière des cyclistes***

Le projet ne fait aucune mention de l'utilisation actuelle de la route par les cyclistes, ni de son utilisation future qui semble en progression. Or, au cours des dix dernières années, le

---

14 Parcs Canada *Trans-Canada Highway Twinning Project : Phase IIIB*. [en ligne] [http://www.pcgpcpca/pnnp/ab/banff/docs/routes/phase111b\\_E.asp](http://www.pcgpcpca/pnnp/ab/banff/docs/routes/phase111b_E.asp).

cyclo-tourisme a pris de l'ampleur; qu'il suffise de mentionner la Route des bleuets de plus en plus fréquentée ou le nombre croissant de cyclistes qui partent de Québec pour se rendre au Camp Mercier à bicyclette (S. Dugal, Kino-Québec, comm. Pers.).

Le réaménagement de cette route pourrait favoriser encore plus l'augmentation du nombre de cyclistes fréquentant ce tronçon routier, ce qui est préoccupant d'un point de vue de sécurité, étant donné le volume important de véhicules qui y circulent et la proportion élevée de camions lourds. Il nous apparaît important que cette problématique soit considérée afin d'identifier des solutions appropriées. À notre avis, l'utilisation par les cyclistes de l'accotement routier conventionnel sur de longues distances représente un danger.

***Les mesures d'urgence visant à réduire les impacts sur la santé publique et sur l'environnement***

Au chapitre des mesures d'urgence, le promoteur demeure vague, se limitant à dire que le plan déjà existant continuera à s'appliquer même si la chaussée est doublée. Le promoteur n'a pas répondu à la demande du MDDEP quant à la description des différentes situations possibles et probables, à l'actualisation des données en matière du transport des matières dangereuses, aux rôles et responsabilités des différentes instances concernées, aux structures d'intervention et aux actions à envisager en cas d'urgence, aux moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes menacées, aux modalités de mise à jour et de réévaluation des mesures d'urgence.

Il ne suffit pas d'en reconnaître l'importance, il nous semble qu'il faut faire la démonstration que toutes les parties concernées sont impliquées dans le processus. De plus, le promoteur semble miser beaucoup sur le fait qu'une route à quatre voies contribuera à la diminution du nombre de sinistres et évitera la fermeture de la route en cas d'accidents ou de déversements. Or, il ne semble pas y avoir eu d'efforts véritables pour réunir autour d'une même table tous les intervenants pouvant être impliqués dans une situation d'urgence. Et cet état de chose prévaut tant pour la phase construction que pour la phase opération de la route. Quant à la possibilité que survienne un accident avec déversement de produits dangereux, cet élément est d'autant plus préoccupant que la route croise la rivière alimentant la réserve d'eau d'un quart de millions de personnes.

***Le bruit communautaire***

« Le bruit communautaire peut être défini comme étant l'ensemble des sons indésirables créés par les activités d'une communauté et qui sont perçus par les citoyens en dehors de

leur milieu de travail. Le trafic routier est une des principales sources de bruit pour la collectivité. »<sup>15</sup>

On sait que le bruit communautaire peut nuire à la performance, gêner la communication, perturber la concentration et la mémoire, altérer le sommeil et en cela, porter atteinte à la santé des citoyens. Comme nous le rapportions dans un mémoire précédent « Déjà à plus de 30 dB(A), la structure du sommeil peut être modifiée et les bruits de basses fréquences pourraient être dérangeants même à des niveaux plus bas. De plus, la probabilité d'être réveillé par des crêtes sonores à 40 dB(A) et 70 dB(A) est respectivement de 5 % et de 30 %. »<sup>16</sup>

Au Canada, la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) estimait qu'un bruit de 55 à 75 dB(A) constituait des conditions sonores habituellement jugées inacceptables. Plus récemment, le Comité consultatif fédéral provincial de l'hygiène du milieu de travail suggérait des limites extérieures de 50 dB(A) la nuit et 55 dB(A) le jour. Le MDDEP proposait des directives, à ce jour demeurées non officielles, de l'ordre de 45 à 55 dB(A) le jour et de 40 à 50 dB(A) la nuit. Par ailleurs, le MTQ a adopté en 1998, une politique sur le bruit routier, spécifiant que les niveaux moyens devaient être en deçà de 55 dB(A) pour une période de 24 heures et qu'une pollution sonore au-delà de 65 dB(A) pour la même période devrait être atténuée. Toutefois, cette norme ne tient pas compte des crêtes, c'est-à-dire les variations de niveaux de bruit plus élevés sur de courtes périodes (générés par exemple par des motos, des camions et qui pourraient représenter une source de nuisance pour les résidents localisés à proximité de cette route), non plus qu'elle ne tient compte de l'effet de réverbération que l'on rencontre dans les vallées.<sup>17</sup>

Dans un contexte plus général, une augmentation plus importante que prévue de la circulation routière au cours des prochaines années est également un facteur non négligeable à considérer comme impact additionnel que les résidents pourraient avoir à subir. Déjà, au regard du climat sonore qui prévaut dans le tronçon inférieur de la route, plusieurs usagers sont d'ailleurs venus témoigner aux audiences du BAPE de leur incapacité à avoir une conversation à l'extérieur de leur maison en raison du bruit routier. La situation la nuit n'est apparemment guère mieux.

---

15 Direction régionale de santé publique de la Capitale nationale (2004) *Projet de prolongement de l'autoroute du Vallon (Ville de Québec)*. Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). 29 p.

16 OMS/WHO (1980) *Noise, Environmental Health Criteria 4*. Geneva. In : Direction régionale de santé publique de la Capitale nationale 2004.

17 DRSPCN (2004).

### *Les expropriations*

Le nouveau tracé de la route 175 dans son tronçon inférieur nécessitera moins d'expropriations que prévues à l'origine. Toutefois, il s'agit encore d'une soixantaine de résidences qui doivent être acquises. Les procédures d'expropriation sont bien établies au MTQ, mais le promoteur n'a pas été en mesure de fournir des données quant aux impacts psychosociaux de l'expropriation. De fait, des études visant à documenter ces impacts sont, au meilleur de notre connaissance, si non existantes, très rares. Les expropriations des résidents de Mirabel ou du parc national Forillon, qui ont pourtant fait couler beaucoup d'encre, n'ont pas fait l'objet d'études. Toutefois, il est possible de penser qu'une expropriation se classe parmi les éléments stressants d'une vie et en conséquence pourrait avoir des effets sur la santé des expropriés. Il est clair que l'impact ne sera pas le même pour tous, mais il est déraisonnable de penser qu'une compensation financière annulera tout impact sur la personne expropriée.

Par ailleurs, bien que certains commerçants ne seront pas expropriés, ils prévoient tout de même que leur achalandage diminuera en raison du réaménagement de la route. Or, ces considérations ne font pas partie du programme de compensation du MTQ.

### *La qualité de l'eau potable*

Au chapitre de l'eau potable, le projet pourrait avoir des impacts durant la phase de construction (solides en suspension, déversements accidentels), de même que durant la phase d'exploitation de la route (sels de déglacage, déversements accidentels). Dans les deux cas, nous sommes préoccupés par le maintien de la qualité de l'eau potable, qu'il s'agisse de la rivière des Hurons qui alimente le lac Saint-Charles, source d'eau potable pour la Ville de Québec ou des puits privés dispersés le long de la route. Bien que le promoteur fait état de mesures pour assurer la qualité de l'eau, des informations recueillies au cours des audiences publiques nous rendent perplexes. En conséquence, nous sommes d'avis que le MDDEP devra mettre tout en œuvre pour s'assurer que la qualité de ces eaux ne soit pas compromise, tant durant la phase de construction de la route que durant son exploitation.

### *La sécurité des travailleurs et des usagers lors de la construction*

Enfin, nous aimerions porter à l'attention des commissaires un aspect très important de ce projet. Lors des audiences publiques, le MTQ n'a pas manqué de souligner qu'il s'agissait d'un projet d'envergure, en raison du nombre de travailleurs impliqués, du nombre élevé de chantiers (12 à 20) qui seront en opération simultanément le long de la route et de l'échéancier serré pour compléter l'ensemble des travaux. Tous ces éléments auront une

influence certaine sur la sécurité des travailleurs durant la phase construction du projet, de même que sur celle des usagers.

## *5. Recommandations*

Considérant l'analyse du projet et de ses impacts sur la sécurité routière, sur le potentiel de développement socioéconomique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et sur le développement durable et advenant que le gouvernement du Québec décide d'aller de l'avant avec le projet, la DSP fait les recommandations suivantes :

### ***Par rapport à la sécurité routière***

- Considérant que dans l'état actuel de la route, la limite de vitesse pratiquée est en moyenne de 108 km/h, que toute la technologie disponible soit exploitée (ex. : caméra, surveillance policière accrue) pour faire en sorte que la limite de vitesse fixée à 90 km/h soit respectée sur la route 175, tant par les automobilistes que par les camionneurs.
- Considérant qu'il n'est pas prévu de clôturer toute la longueur de la route 175 et, dans une perspective de sécurité, qu'un plan de surveillance de la grande faune de même que des accidents impliquant cette dernière soit réalisé après la mise en place des mesures de contrôle, afin d'évaluer si ces mesures ont entraîné des changements dans l'occupation du territoire et dans les habitudes de la grande faune.
- Considérant la popularité croissante du cyclo-tourisme et la nature de la route 175, que des couloirs séparés soient prévus pour les cyclistes afin de limiter le plus possible l'utilisation des accotements conventionnels comme voie cyclable.

### ***Par rapport au bruit communautaire***

Au regard du tronçon inférieur de la route 175, et considérant que les résidents sont déjà installés dans le secteur du tracé actuel ou à venir de la route 175 :

- Revoir les critères de niveaux de bruit de manière à diminuer l'impact chez les résidents riverains et ceux qui habitent dans la vallée;
- Tenir compte des crêtes sonores et de l'effet de réverbération;
- Réduire le seuil au-dessus duquel des aménagements (barrières anti-bruit) sont prévus;
- Effectuer un suivi des niveaux de bruit routier réels atteints, non seulement en ce qui a trait aux niveaux moyens (Leq), mais également en ce qui concerne les crêtes sonores, particulièrement pendant la nuit.

***Par rapport aux expropriations***

Considérant l'ampleur des expropriations dans le secteur Stoneham-Tewksbury et la méconnaissance de leurs effets sur les résidents, nous recommandons :

- Qu'une étude des impacts psychosociaux des expropriations sur les résidents touchés soit réalisée;
- Qu'un soutien psychosocial soit prévu pour les expropriés.

***Par rapport à la qualité de l'eau potable***

Considérant que la construction et l'exploitation de la route pourraient avoir des impacts sur la qualité de l'eau potable des résidents riverains à la route (alimentation par puits de surface et artésiens) de même que de la majorité de la population de la Ville de Québec (alimentation par le Lac Saint-Charles et la rivière des Hurons), nous recommandons :

- Que le MDDEP mette tout en œuvre pour assurer que la qualité de l'eau potable ne soit pas compromise par l'introduction de solides en suspension, de sels de déglacage ou de quelques matières ou produits dangereux déversés, au moyen d'une surveillance environnementale et d'un suivi étroit. Considérant la concomitance de plusieurs chantiers à la fois (12 à 20), nous recommandons qu'une ressource soit dédiée à cette tâche à temps plein et que les campagnes de suivi des puits d'eau potable soient revues de manière à resserrer l'échantillonnage au cours de la première année afin de protéger les usagers.

***Par rapport à la sécurité des travailleurs et des usagers lors de la phase construction***

Considérant les perturbations auxquelles seront soumis les usagers de la route durant la construction de même que les contraintes imposées aux travailleurs sur les nombreux chantiers parallèles :

- Que les règles de sécurité les plus strictes soient adoptées durant la construction et que des inspecteurs soient dédiés à plein temps et en nombre suffisant pour éviter des accidents comme il en est déjà arrivé auparavant sur de plus petits chantiers routiers.

***Par rapport aux retombées socioéconomiques de la route 175***

Considérant que le premier objectif de l'amélioration de la route 175 est de contribuer à l'essor socioéconomique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean :

- Qu'une étude des retombées socioéconomiques de l'amélioration de la route 175 sur la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean soit réalisée.