



Charlesbourg, le 13 juin 2005

Madame Monique Gélinas
Service de la coordination et du soutien aux commissions
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 -
Réponses aux questions du 6 juin 2005

Madame,

Voici les réponses aux questions de la Commission que vous nous avez fait parvenir le 6 juin dernier pour le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 à 84 et 84 à 227.

Lors de séances de la première partie de l'audience publique tenue à Québec, le ministère des Transports a fait part de son intention de mettre en place un système de bassins de captation pour prévenir les dommages environnementaux liés à d'éventuels déversements accidentels (DA53b). Parmi les mesures d'atténuation courantes identifiées dans l'étude d'impact, il est aussi prévu que pour la période d'exploitation de la route projetée, des bassins de rétention/décantation seraient implantés.

Préciser brièvement la configuration, l'emplacement prévu et les usages attendus par les bassins de rétention/décantation ?

Les bassins de décantation (ou de sédimentation) seront implantés un peu partout le long du tracé pour réduire les impacts dus au transport de sédiments durant la phase de réalisation des travaux. Ces bassins consistent en un élargissement des fossés ou des décharges, et permettent de ralentir l'écoulement des eaux pour que les sédiments dissous dans l'eau puissent se déposer. L'eau qui en ressort et qui rejoint le cours d'eau contient donc beaucoup moins de sédiments dissous. Les sables et les limons se déposeront assez facilement dans les bassins de décantation alors que les argiles ne le feront pas. En effet, les argiles ont besoin d'un long moment en eau calme avant de se déposer, ce que les

bassins de décantation ne leur permettent pas de faire. Pour conserver leur efficacité, les bassins devront être vidés lorsqu'ils seront remplis à 50%.

Une fois les travaux terminés, les bassins de décantation ne sont habituellement pas détruits. Ils demeurent en place et continuent à jouer leur rôle pendant que le milieu se stabilise. Quelques-uns d'entre eux deviendront permanents et seront entretenus régulièrement même lorsque les travaux seront terminés. Pour le moment, nous ne savons pas quels sont les bassins qui seront conservés de façon permanente.

Les bassins de rétention sont des infrastructures permanentes qui ont comme objectif de ralentir la vitesse d'écoulement des eaux de drainage de la route. Ces bassins peuvent être implantés dans des secteurs sujets aux inondations ou lorsque les ponceaux en aval de ceux qui sont construits pour la nouvelle route sont plus petits et ne peuvent supporter un apport d'eau supplémentaire. Il y aura des bassins de rétention aménagés dans le secteur de Stoneham et leur localisation exacte sera déterminée lors de la réalisation des plans et devis. Il n'y aura pas de bassins de rétention dans la Réserve faunique des Laurentides.

Lors de séances de la seconde partie de l'audience publique tenue à Québec, plusieurs témoignages de problèmes d'eutrophisation de lacs, d'érosion et d'ensablement à la suite de modifications au drainage subséquent à la construction du tronçon de l'autoroute 73, entre les kilomètres 55 et 60, ont été rapportés par différents participants. Par exemple, les propriétaires d'une résidence située au kilomètre 58,5 (DM66) ont observé une dégradation importante d'un lac situé sur leur propriété. La municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury a aussi fait état de divers problèmes de ce type, notamment des inondations qui ont affecté des propriétés en aval de certains bassins de rétention et un ponceau du boulevard Talbot a été entièrement refait à l'été 2004, car l'ancien ne supportait plus la charge supplémentaire d'eau provenant du prolongement de l'autoroute 73 (DM52, p.7, 10-11).

Dans ce contexte, le MTQ a-t-il identifié les causes des problèmes qui sont survenus lors de la construction du tronçon de l'autoroute 73, entre les kilomètres 55 et 60 ? Des changements sont-ils prévus à la planification, la surveillance et le suivi, lors d'éventuels chantiers futurs, pour minimiser les impacts environnementaux de ce type, compte tenu des expériences antérieures ?

L'étude hydraulique réalisée dans le cadre du prolongement de l'autoroute 73 entre les kilomètres 54 et 60 avait déterminé que des ponceaux de 600 millimètres étaient nécessaires sur l'autoroute pour supporter l'apport d'eau supplémentaire. Cependant, les ponceaux installés sur les terrains des propriétaires à l'embouchure des lacs étaient de moindre envergure. Nous avons donc aménagé un premier bassin de rétention, mais ce ne fut pas suffisant. Nous en avons aménagé un deuxième pour tenter de régulariser la situation.

Pour éviter que la situation se répète, nous allons porter une attention particulière à ces aspects dans les études hydrauliques, qui rappelons-le, ne sont pas des sciences exactes. De plus, nous installerons davantage de barrières géotextiles et sèmerons plus rapidement pour mieux stabiliser le sol et l'érosion.

Présentez la dernière configuration prévue de l'échangeur que le ministère des Transports prévoit aménager à l'entrée au Parc national de la Jacques-Cartier.

La configuration de l'échangeur donnant accès au parc de la Jacques-Cartier présentée lors des audiences publiques et figurant sur les mosaïques d'avril 2005, est celle qui est toujours privilégiée par le Ministère.

Lors de la présentation, en première partie de l'audience publique, vous mentionniez que vous envisagiez conserver les emprises nécessaires pour la construction éventuelle de voies de desserte dans le secteur Stoneham-et-Tewkesbury (DA33b).

De quelles largeurs sont les emprises que vous prévoyez acquérir et où sont-elles localisées ? Ces acquisitions nécessiteraient-elles des expropriations et/ou du déboisement ? Pourriez-vous préciser la justification de la conservation de ces emprises.

La largeur de l'emprise nécessaire à la réalisation des voies de desserte est variable selon les secteurs et dépend beaucoup de la topographie. Selon le manuel de normes, Tome 1, l'emprise minimale nécessaire à la construction d'une voie de desserte est de 20 mètres (voir profil en travers). Comme le secteur de Stoneham est très montagneux, la largeur de l'emprise des voies de desserte variera de 25 à 70 mètres. Celle-ci sera juxtaposée à l'emprise nécessaire pour la construction de la route.

Km 60 (route 371) à 62,8 (mont Wright)
Largeur variable : 25 à 50 mètres
Largeur moyenne : 35 mètres
Localisation : à l'est de la route à quatre voies séparées

Km 63,6 (mont Wright) à 66,8 (Saint-Edmond)
Largeur variable : 30 à 50 mètres
Largeur moyenne : 35 mètres
Localisation : à l'est de la route à quatre voies séparées

Km 66,8 à 69,4 (croisement de la route à quatre voies séparées et du boulevard Talbot)
Largeur variable : 30 à 60 mètres
Largeur moyenne : 40 mètres
Localisation : à l'est de la route à quatre voies séparées

Km 69,4 à 75,2 (parc de la Jacques-Cartier)

Largeur variable : 25 à 70 mètres

Largeur moyenne : 45 mètres

Localisation : à l'ouest de la route à quatre voies séparées

Les terrains requis pour l'aménagement de la voie de desserte seraient acquis en même temps que ceux qui sont nécessaires à la construction de la route, mais ne seraient pas déboisés tant et aussi longtemps que les voies de desserte ne seront pas construites. Par contre, on retrouve des bâtiments sur certains de ces terrains près du kilomètre 69. Ces propriétés seront acquises uniquement au moment où le Ministère prendra la décision de construire les voies de desserte.

À noter que du déboisement sera effectué sur une largeur d'environ trois mètres pour l'installation de la clôture d'emprise. Celle-ci sera aménagée dans des secteurs où il y a des habitations, pour bien délimiter les terrains appartenant au Ministère. Aux endroits où cela sera possible, nous installerons les clôtures dans les corridors des lignes de transport d'énergie qui sont déjà déboisés. De plus, comme il n'y a pas d'entretien ou de coupe réalisés une fois les clôtures installées, la végétation reprendra petit à petit sa place et comblera les parties déboisées.

Le Ministère a pris la décision d'acquérir les emprises tout de suite au cas où cette route connaîtrait une augmentation importante de la circulation qui nécessiterait l'ajout de voies de desserte pour des questions de sécurité. En possédant déjà les terrains, cette opération pourra se faire plus rapidement et plus facilement.

De plus, comme les parcelles de terrains nécessaires à la construction des voies de desserte font presque toujours partie de terrains que nous devons de toute manière acquérir en partie pour la construction de la route à quatre voies séparées, il est plus économique de négocier une seule fois avec chacun des propriétaires pour l'achat de son terrain.

Lorsque le Ministère décidera de construire les voies de desserte, il ne sera pas nécessaire de négocier avec plusieurs dizaines de propriétaires l'achat de quelques mètres de terrain. Aussi, la possession de ces terrains nous assure qu'il n'y aura pas de déboisement en bordure de la route, ce qui est positif au niveau visuel.

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

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef du Service des
inventaires et du plan,



CLAUDE STEVENS, ing.

CS/CS/dg

c.c. : M. Luc Bergeron, directeur, Direction de la Capitale-Nationale
M. Denis Vaillancourt, ing., Service des inventaires et du plan
M. Francis Gauvin, ing. Service des projets