

**NOTE**

**La réponse à la question DQ15 est
contenue dans le document DQ14.1**

Charlesbourg, le 30 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 23 juin 2005

Madame,

Voici les réponses aux questions de la Commission du 23 juin dernier concernant le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 227.

Est-ce que la réverbération du bruit routier sur les collines périphériques, dans le secteur de Stoneham-et-Tewkesbury, fait partie de la méthode de calcul du modèle de simulation sonore ?

La réverbération du bruit ne fait pas partie de la méthode de calcul comme telle. Cependant, le modèle mathématique utilisé pour évaluer les niveaux sonores projetés a été calibré à partir de relevés sonores mesurés sur le terrain à l'endroit où passe la route actuelle. S'il y a bel et bien une réverbération du bruit sur les collines périphériques, celle-ci se reflète dans les mesures prises sur le terrain et par le fait même, dans le modèle mathématique de prédiction du bruit. De plus, les suivis qui seront effectués suite à la réalisation des travaux font en sorte que, dans l'éventualité d'une sous-évaluation, des mesures correctrices seront mises en œuvre.

Le promoteur peut-il fournir un tableau synthèse (similaire à celui du document PR8.5) des impacts biophysiques, humains et visuels ainsi que le coût de la variante dans l'axe présentée lors des séances d'information publique de février 2005 dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury ?

Nous avons comparé les deux tracés présentés à Stoneham en février 2005 selon huit critères. Un premier tableau fait la synthèse des résultats et indique quel est le tracé privilégié pour chacun des critères. Le deuxième tableau (en pièce jointe) reprend les mêmes éléments que le premier tableau, mais avec en plus les détails de l'analyse comparative.

Le tracé de contournement pris en compte dans le tableau est le même que celui qui a été présenté lors des audiences publiques en avril 2005. Le tracé dans l'axe est semblable au tracé de contournement entre les km 60 et 62 et entre les km 67 et 84. Entre les km 62 et 67, la route serait aménagée dans le même corridor que la route 175 actuelle.

✓ = tracé privilégié pour chacun des critères :

Tableau 1 : Comparaison du tracé dans l'axe et du tracé de contournement (voir tableau 2 en pièce jointe pour les détails)

Critères	Axe	Contournement
Déboisement et faune terrestre	Environ 30 hectares de moins en déboisement ✓	Crée une nouvelle barrière pour la faune
Cours d'eau, habitat du poisson et milieux humides	Davantage de traverses, longs ponceaux, milieu humide remblayé	Moins de traverses de cours d'eau « habitat du poisson » ✓
Acquisitions	Traverse des zones habitées	Environ 25 acquisitions de moins ✓
Climat sonore	Davantage d'impacts faible et moyen	Diminution du climat sonore pour plus de résidences ✓
Paysage	Impacts sur les riverains	Cicatrice peu visible pour les usagers et les résidents ✓
Faisabilité technique (bassin de captation et gestion de la circulation)	Présence de cours d'eau à proximité et travaux dans l'emprise actuelle	Travaux à l'extérieur du corridor ✓
Coûts (réalisation et entretien)	Coûts de réalisation plus élevés (3-4 %) =	Coûts d'entretien plus élevés. =
Avis de la population	Quelques personnes privilégient l'axe	Faveur populaire ✓

À la lumière de ces informations, nous avons pris la décision de privilégier le tracé de contournement.

Le 26 mai dernier, la Commission nous demandait qu'elle était la surface d'empiétement dans le lac Jacques-Cartier.

Dans le projet qui est prévu actuellement, la surface d'empiétement dans le lac Jacques-Cartier serait d'environ 60 000 m². Cette estimation est préliminaire.

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

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

Le chef du Service des
inventaires et du plan,

CLAUDE STEVENS, ing.

CS/CS/do

c.c. : M. Luc Bergeron, directeur, Direction de la Capitale-Nationale
M. Denis Vaillancourt, ing., Service des inventaires et du plan
M. Donald Martel, a.g., Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau
M. Nicolas Juneau, biologiste, ministère du Développement durable, de l'Environnement
et des Parcs

p.j.

TABLEAU 2 : Détails de la comparaison des tracés dans l'axe et de contournement / Route 175 entre les kilomètres 60 et 84

ÉLÉMENTS COMPARATIFS	CARACTÉRISTIQUES TRACÉ DANS L'AXE	CARACTÉRISTIQUES TRACÉ DE CONTOURNEMENT	TRACÉ PRIVILÉGIÉ
<p>Déboisement et faune terrestre</p>	<p>Environ 30 hectares de moins en déboisement</p> <p style="text-align: center;">✓</p>	<p>Crée une nouvelle barrière pour la faune</p>	<p>Le tracé dans l'AXE serait préférable pour cet aspect puisque qu'il requiert moins de déboisement. De plus, l'effet barrière généré par la création d'un nouveau lien routier en partie dans l'emprise actuelle est un peu moins important.</p>
	<p>Surface de déboisement : 89 hectares.</p> <p>Le tracé dans l'axe crée une nouvelle barrière pour la faune terrestre sur une longueur de 10 km (entre les km 60 à 62 et 67 à 75). Entre les km 63 et 67, l'emprise de la route 175 actuelle serait élargie.</p>	<p>Surface de déboisement : 119 hectares</p> <p>La voie de contournement ajouterait une nouvelle barrière pour la faune terrestre sur une distance de 15 km. Cette nouvelle barrière aurait un impact plus significatif entre les kilomètres 63 et 69 puisque la nouvelle emprise serait localisée relativement loin (quelques centaines de mètres) de la route actuelle.</p>	
<p>Cours d'eau, habitat du poisson et milieux humides</p>	<p>Davantage de traverses, longs ponceaux, milieu humide remblayé</p>	<p>Moins de traverses de cours d'eau « habitat du poisson »</p> <p style="text-align: center;">✓</p>	<p>En ce qui concerne les cours d'eau, l'habitat du poisson et les milieux humides, le tracé de CONTOURNEMENT est privilégié pour les raisons suivantes :</p> <p>Les ponts et ponceaux déjà construits sur la route 175 actuelle ne peuvent être réutilisés tels quels et doivent être reconstruits. Ils génèreraient donc autant d'impact temporaires (pendant la construction) que des nouvelles structures.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les ponceaux peuvent engendrer des impacts permanents importants sur l'habitat du poisson lorsqu'ils sont trop longs. Des ponceaux de 70 et 90 mètres pourraient avoir un impact négatif sur le déplacement des poissons. • Les ponts ont très peu d'impacts permanents sur les poissons puisque les piliers sont aménagés à l'extérieur complètement du cours d'eau. De plus, ils laissent passer la lumière plus facilement vers les cours d'eau que les ponceaux.
	<p>Entre les km 62 et 67, trois traverses de cours d'eau sont considérées comme étant localisées dans des secteurs d'« habitat du poisson ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pont rivière des Hurons – km 64,7 <ul style="list-style-type: none"> ○ Reconstruction complète • Ponceau rivière Noire – km 66,1 <ul style="list-style-type: none"> ○ Reconstruction de l'actuel ponceau de la rue Saint-Edmond situé à la jonction de la route 175 ○ Longueur approximative du nouveau ponceau : 90 m 	<p>Entre les kilomètres 62 et 67, une traverse de cours d'eau est considérée comme étant localisée dans un secteur d'« habitat du poisson ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pont rivière des Hurons – km 66 <ul style="list-style-type: none"> ○ Nouvelles constructions ○ Traverse de la route à quatre voies séparées faisant partie de l'échangeur Saint-Adolphe ○ Traverse de la voie de desserte pour rejoindre Saint-Edmond 	

TABEAU 2 : Détails de la comparaison des tracés dans l'axe et de contournement / Route 175 entre les kilomètres 60 et 84

	<ul style="list-style-type: none"> • Ponceau rivière Noire <ul style="list-style-type: none"> ○ Nouvelle construction ○ Lien entre l'échangeur Saint-Adolphe et le boulevard Talbot ○ Largeur approximative du nouveau ponceau : 70 m <p>Un méandre abandonné de la rivière des hurons, considéré comme un milieu humide, devrait être remblayé sur une superficie d'environ 0,8 hectare.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Le tracé dans l'axe causerait des pertes d'habitat dans un méandre abandonné de la rivière des Hurons, considéré comme un milieu humide. • Dans l'axe, des travaux seraient réalisés à proximité (moins de 50 mètres) des rivières des Hurons et Noire sur une distance d'environ 1,1 km.
<p>Acquisitions</p>	<p>Traverse des zones habitées</p>	<p>Environ 25 acquisitions de mois ✓</p>	<p>Le tracé de CONTOURNEMENT serait préférable pour cet aspect, puisqu'il y a moins d'acquisitions.</p>
	<p>114 bâtiments seraient acquis, presque tous des résidences. Ce nombre de résidences inclut la présence de deux familles qui vivent au parc Roland.</p>	<p>88 bâtiments seraient acquis, presque tous des résidences.</p>	
<p>Climat sonore</p>	<p>Davantage d'impacts faible et moyen</p>	<p>Diminution du climat sonore pour plus de résidences ✓</p>	<p>Le tracé de CONTOURNEMENT est préférable puisque généralement, celui-ci s'éloigne davantage des secteurs les plus habités.</p> <p>Donc, le tracé de contournement génère :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moins d'impacts sonores fort, moyen ou faible. • Des diminutions sonores pour un plus grand nombre de personnes. <p>De plus, moins de résidences auraient des niveaux de gêne élevés avec le tracé de contournement.</p>
	<p>Impacts sonores du projet dans l'axe une fois les mesures d'atténuation mises en place.</p> <p><u>Impacts</u></p> <p>Fort : 0 résidence Moyen : 4 résidences Faible : 137 résidences Nul : 17 résidences Positif : 199 résidences</p> <p><u>Niveau de gêne</u></p> <p>Moins de 55 dBA: 200 résidences Entre 55 et 60 dBA : 131 résidences Entre 60 et 65 dBA : 25 résidences Plus de 65 dBA : 2 résidences</p>	<p>Impacts sonores du projet de contournement une fois les mesures d'atténuation mises en place.</p> <p><u>Impacts</u></p> <p>Fort : 0 résidence Moyen : 0 résidence Faible : 56 résidences Nul : 14 résidences Positif : 321 résidences</p> <p><u>Niveau de gêne</u></p> <p>Moins de 55 dBA: 285 résidences Entre 55 et 60 dBA : 92 résidences Entre 60 et 65 dBA : 14 résidences Plus de 65 dBA : 0 résidence</p>	

TABLEAU 2 : Détails de la comparaison des tracés dans l'axe et de contournement / Route 175 entre les kilomètres 60 et 84

	<p>Selon la <i>Politique sur le bruit</i> routier du Ministère, nous mettons en place des mesures d'atténuation lorsque les impacts sonores sont moyens ou forts. Cependant, aucune mesure ne permet de diminuer l'impact sonore sur les résidences subissant un impact moyen puisqu'elles sont localisées en hauteur par rapport à la route.</p>	<p>Suite à la réalisation de ce tracé et de la mise en place des mesures d'atténuation (écrans anti-bruit), aucune résidence ne subirait d'impact sonore moyen ou fort.</p> <p>Amélioration du climat sonore pour les usagers du camping (tous les sites auraient des niveaux de gêne inférieurs à 55 dBA).</p>	
Paysage	<p>Impacts sur les riverains</p>	<p>Cicatrice peu visible pour les usagers et les résidents ✓</p>	<p>Le tracé de CONTOURNEMENT est préférable puisqu'il devrait être peu visible pour les usagers du réseau routier et la majorité des résidents.</p>
	<p>Le tracé dans l'axe aurait des impacts visuels importants pour les usagers du camping Stoneham et certains résidents de la rue Saint-Edmond. Ce tracé nous oblige à faire une coupe de roc importante dans le secteur du camping. Aussi, présence d'un talus important dans le même secteur. Présence de buttes anti-bruit en face de quelques résidences de la rue Saint-Edmond.</p>	<p>Les simulations visuelles que nous avons réalisées ont démontré que la route de contournement ne serait pas tellement visible pour les usagers de la route et la majorité des résidents. Elle crée tout de même une cicatrice importante dans le paysage et dans le tissu forestier.</p>	<p>Le tracé dans l'axe, même s'il ne crée pas de nouveau corridor, génère davantage d'impacts sur certains riverains (boulevard Talbot et rue Saint-Edmond) et sur les usagers du camping (coupe de roc à Saint-Edmond).</p> <p>De plus, une butte anti-bruit serait localisée en façades de quelques résidences.</p>
Faisabilité technique (bassins de captation + gestion de la circulation)	<p>Présence de cours d'eau à proximité et travaux dans l'emprise actuelle</p>	<p>Travaux à l'extérieur du corridor ✓</p>	<p>Le tracé de CONTOURNEMENT est préférable puisqu'il permet d'aménager plus facilement les bassins de captation. De plus, les travaux n'auraient pas (ou très peu) d'impact sur la circulation.</p>
	<p>Dans le cas où le tracé dans l'axe serait réalisé, il sera plus difficile et compliqué d'aménager les bassins de captation prévus pour protéger le lac Saint-Charles, réservoir d'eau potable de la ville de Québec. En effet, toute l'eau de drainage de l'autoroute doit s'écouler dans les bassins de captation avant de rejoindre les cours d'eau. Lorsqu'il y a peu d'espace entre la route et le cours d'eau, comme c'est le cas dans le secteur du Camping (km 64,6 à 66,3), nous devons transporter les eaux de drainage à un endroit où il est possible d'aménager un bassin, ce qui est plus complexe et plus coûteux.</p> <p>Effectuer les travaux pour construire le tracé dans l'axe signifierait que la circulation serait entravée pendant toute la durée des travaux. Les travaux seraient donc plus coûteux, plus complexes et seraient un désagrément pour la population.</p>	<p>Il y a peu d'endroits où la nouvelle route serait à proximité des cours d'eau (sauf lors des traversées). Il serait donc plus facile d'installer des bassins de captation.</p> <p>Les travaux du tracé de contournement seraient plus faciles à réaliser puisque les travaux seraient effectués à l'extérieur de l'emprise actuelle. La circulation ne serait pas entravée, sauf à de rares endroits et pour de courtes périodes de temps.</p>	

TABLEAU 2 : Détails de la comparaison des tracés dans l'axe et de contournement / Route 175 entre les kilomètres 60 et 84

Coûts (réalisation en entretien)	Coûts de réalisation plus élevés (3-4 %) =	Coûts d'entretien plus élevés =	<p>Les coûts associés aux deux tracés sont relativement SEMBLABLES.</p> <p>Les coûts de réalisation du tracé dans l'axe seraient un peu plus élevés que pour le contournement. Les coûts associés aux acquisitions et à la gestion de la circulation font la différence.</p> <p>Les coûts d'entretien seraient un peu moins élevés avec un projet dans l'axe.</p>
	<p>Coûts de réalisation : environ 130 M\$</p> <p>Coûts d'entretien : environ 365 000\$/année</p>	<p>Coûts de réalisation : environ 125 M\$</p> <p>Coûts d'entretien : environ 384 000\$/année</p>	
Avis de la population	Quelques personnes privilégient l'axe	Faveur populaire ✓	<p>Le tracé de CONTOURNEMENT a obtenu la faveur populaire lors des journées d'information qui ont été tenues à Stoneham les 21 et 23 février 2005.</p>
	<p>La principale raison évoquée par les gens en faveur du tracé dans l'axe est la protection de la forêt et de la nature. De plus, certaines personnes qui habitent dans le secteur de Saint-Adolphe sont d'avis que le tracé de contournement se rapproche trop de leur secteur, ils préfèrent donc le tracé dans l'axe.</p>	<p>Lors des journées d'information des 21 et 23 février 2005, nous avons donné l'opportunité aux gens de nous laisser leurs commentaires par écrit. Il ne s'agissait pas d'un référendum ni d'un vote populaire. Malgré tout, la majorité (environ 87%) des gens qui nous ont laissés des commentaires écrits ont opté pour le tracé de contournement.</p>	