

Addenda 1

Bonification du réaménagement de la route 367 Secteur du croisement et du chemin Notre-Dame

**Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites
de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec
(Saint-Augustin-de-Desmaures)
et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier**

Projet no : 20-3973-8023-A

Le 31 août 2005

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. MISE EN CONTEXTE.....	1
2. BONIFICATIONS PROPOSÉES	2
3. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	3
3.1 RÉSUMÉ DES IMPACTS	3
3.2 MESURES D'ATTÉNUATION	4
ANNEXE 1 FIGURES.....	I
ANNEXE 2 TABLEAUX	II

INTRODUCTION

Le présent addenda est un complément d'information à la version finale de l'étude d'impact « Projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la Ville de Québec (Saint-Augustin-de-Desmaures) et de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier » qui a été jugée recevable par le Ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas J. Mulclair. Celui-ci a demandé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de la rendre publique le 30 août 2005 conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

À la suite d'analyses complémentaires du tracé retenu dans le secteur du croisement et du chemin Notre-Dame, des mesures visant à mieux gérer la circulation et à améliorer la sécurité ont été privilégiées par le ministère des Transports. Les améliorations proposées sont présentées dans cet addenda ainsi que le résumé des principaux impacts et des mesures d'atténuation.

1. MISE EN CONTEXTE

Plusieurs variantes ont été analysées dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact. Le projet de contournement à l'est de la route 367 actuelle entre la voie ferrée (4^e rang ouest) et la route du Grand-Capsa a été retenu pour répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de maintien de la fonctionnalité. Des préoccupations de gestion du corridor routier et de qualité de vie des riverains ont également été considérées. Le tracé qui a été retenu est celui qui minimise les impacts sur les milieux naturel et humain.

Des rencontres d'information et de consultation ont été organisées durant la période de planification du projet et de réalisation de l'étude d'impact. Lors des rencontres du 24 février et du 13 mai 2004, certains usagers de la route se sont dits préoccupés par l'ajout de circulation à l'intersection du chemin Notre-Dame. Ils craignaient une congestion à l'heure de pointe du matin causée par l'accumulation des véhicules en attente d'un créneau pour tourner à gauche en direction de Québec (autoroute Félix-Leclerc / 40). Des comptages supplémentaires ont été réalisés et les analyses de circulation effectuées à l'été 2004 ont confirmé les craintes des usagers. La situation projetée en matière de circulation après l'ouverture de la nouvelle route a permis d'estimer que le débit pour le virage à gauche à partir du chemin Notre-Dame devrait plus que doubler,

ce qui aurait pour conséquence d'accroître de façon notable le temps d'attente des automobilistes pour accéder à la route 367, particulièrement en direction sud.

C'est pourquoi, une bretelle d'entrée sur la route 367, en direction sud, dans le secteur du croisement étagé a été ajoutée. Ainsi, le mouvement conflictuel de virage à gauche à partir du chemin Notre-Dame peut être évité par les usagers le souhaitant.

2. BONIFICATIONS PROPOSÉES

Des analyses supplémentaires réalisées au printemps et à l'été 2005 ont permis d'identifier d'autres bonifications dans le secteur. Ce sont ces bonifications qui font l'objet du présent addenda.

Des aménagements géométriques additionnels sont ajoutés pour améliorer la sécurité de la route 367 et s'assurer de sa fonctionnalité à long terme. Les figures 1 et 2 (voir annexe 1) montrent le tracé amélioré ainsi qu'un agrandissement illustrant les bonifications du réaménagement dans le secteur du croisement et du chemin Notre-Dame. Les améliorations apportées ainsi que les impacts sont présentés dans les paragraphes qui suivent.

D'abord, pour sécuriser les différents mouvements de circulation entre les usagers de la route 367 et ceux qui s'engagent à partir de la bretelle et aussi avec une préoccupation d'avoir un impact positif sur la diminution de la vitesse pratiquée dans le secteur, **il est proposé de remplacer le marquage au sol prévu au projet par l'aménagement d'un terre-plein physique de largeur variable.**

Cette option suppose l'élargissement du pont d'étagement d'environ 5 mètres ainsi que l'aménagement d'un terre-plein et l'ajout de quelques poteaux d'éclairage ce qui constitue la principale contrainte compte tenu de la somme additionnelle nécessaire et de l'impact sur les milieux naturel et humain. Une bande supplémentaire de terres agricoles (usage acéricole, terre agricole cultivée et boisée), d'une largeur allant jusqu'à 4 mètres, devrait être acquise dans ce secteur.

La figure 3 (voir annexe 1) présente le profil en travers dans le secteur du chemin Notre-Dame. Elle remplace celle qui est présentée à la figure 6.1 du Rapport principal de l'étude d'impact (page 104).

De plus, à l'intersection du chemin Notre-Dame et de l'ancienne route, le projet initial prévoyait une signalisation particulière pour guider les usagers vers la bretelle pour s'engager sur la route 367 en direction de Québec. Cette option serait surtout nécessaire en période de pointe du matin. Toutefois, comme il est prévisible que plusieurs conducteurs n'utilisent pas la bretelle même en période de

pointe et que cette situation pourrait occasionner des problèmes de sécurité, **il est proposé d'ajouter un îlot physique pour empêcher le virage à gauche à l'intersection du chemin Notre-Dame en tout temps.**

Cet ajout nécessite l'acquisition de petites superficies de terrain supplémentaires pour l'aménagement de la nouvelle intersection au chemin Notre-Dame. De plus, les usagers du chemin Notre-Dame devront systématiquement faire un détour d'environ 500 mètres pour emprunter la bretelle et ensuite s'insérer sur la route 367 en direction de Québec (autoroute Félix-Leclerc / 40) en toute sécurité. L'ajout d'un îlot pour le virage à droite au chemin Notre-Dame sera réalisé à peu de frais. Toutefois, cette manœuvre sera réalisée en toute sécurité, permettant ainsi d'améliorer grandement le niveau de service global de l'intersection.

À ce stade de la planification du projet, les évaluations préliminaires estiment le montant supplémentaire à 300 000\$; ce qui porte les estimations de l'avant-projet définitif à 11,8 M\$.

3. IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Le remplacement du marquage par un terre-plein physique sur la route 367, qui constitue un élément de sécurité essentiel pour le succès de ce réaménagement, crée peu d'impacts supplémentaires et ne touche pas de propriétés additionnelles. L'élargissement de l'emprise augmente les superficies à acquérir pour certaines propriétés déjà touchées par le projet. Des mesures d'atténuation permettront toutefois de minimiser les impacts.

3.1 Résumé des impacts

Le tableau 1 (voir annexe 2), qui remplace le tableau 8.3 de l'étude d'impact (page 132) montre les superficies totales touchées en zone agricole ainsi que le détail des superficies agricoles cultivées perdues dans le secteur du croisement et du chemin Notre-Dame pour le projet bonifié. Le tableau 2 (voir annexe 2) remplace le tableau 8.5 du Rapport principal de l'étude d'impact pour les lots indiqués (page 137).

Ainsi, pour les 2 propriétés agricoles touchées (1233, Fossambault et 322, 4^e Rang ouest) les superficies agricoles cultivées perdues estimées à 26 000 m² sont portées à 28 816 m². En ce qui concerne l'usage acéricole, la modification entraîne une augmentation de la superficie touchée qui passe de 5 300 m² à 7 249 m² soit 1 949 m² de plus. Ainsi, l'exploitation acéricole perd maintenant 16% de sa superficie.

À noter que la superficie indiquée pour l'élément 12 du tableau *Synthèse des Impacts potentiels du projet de réaménagement de la route 367* doit être corrigée à 7 249 m².

Enfin, il est important de rappeler que les superficies calculées pour l'étude d'impact sont des estimations réalisées en fonction de l'avancement actuel du projet (avant-projet définitif). Elles seront précisées lors de la réalisation des relevés d'arpentage à l'étape des plans et devis. De plus, d'autres superficies pourraient être nécessaires pour l'aménagement d'un bassin de rétention dans le secteur du chemin Notre-Dame. Ces éléments seront également précisés à l'étape des plans et devis. Comme les études hydrogéologiques seront réalisées après l'obtention des autorisations environnementales, le ministère des Transports n'est pas en mesure de donner plus de précisions pour le moment. Il s'engage toutefois à minimiser les impacts sur l'environnement et à identifier des mesures d'atténuation appropriées.

3.2 Mesures d'atténuation

Comme indiqué dans l'étude d'impact (page 115, tableau 8.1- Éléments touchés 12 et 14), la mesure d'atténuation particulière (P-2) est prévue pour les pertes permanentes de terres utilisées pour l'acériculture et de terres agricoles cultivables soit la compensation financière des propriétaires pour leur perte ou encore, en vertu des dispositions prévues à la *Loi sur l'expropriation*, l'offre des terrains substitués comme indemnisation des pertes encourues. Le MTQ se documente sur les terrains cultivés ou en friche disponibles dans le secteur afin d'être en mesure de présenter aux propriétaires agricoles touchés des propositions permettant de rétablir en partie leur situation.

Puisque l'agriculture et l'acériculture constituent des éléments caractérisant le territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures, une importance moyenne est accordée à cet impact à la suite de l'application de la mesure d'atténuation particulière.

La mesure courante C-1 prévue dans le cas de déboisement (Étude d'impact, page 155) est aussi applicable pour les pertes de superficies acéricoles. De plus, les mesures C-9A et C-9B qui visent à atténuer les impacts visuels liés aux travaux de déboisement, de nivellement seront également appliquées ainsi que les mesures particulières P-8 et P-9 qui prévoient des aménagements particuliers dans le secteur du croisement étagé et des intersections (Étude d'impact, pages 158 à 161 et page 164).

Enfin, lorsque la largeur du terre-plein le permettra, des plantations de graminées et/ou de vivaces seront effectuées. Le MTQ prévoit en exécuter aussi dans l'îlot de virage sur le chemin Notre-Dame.

ANNEXE 1

FIGURES

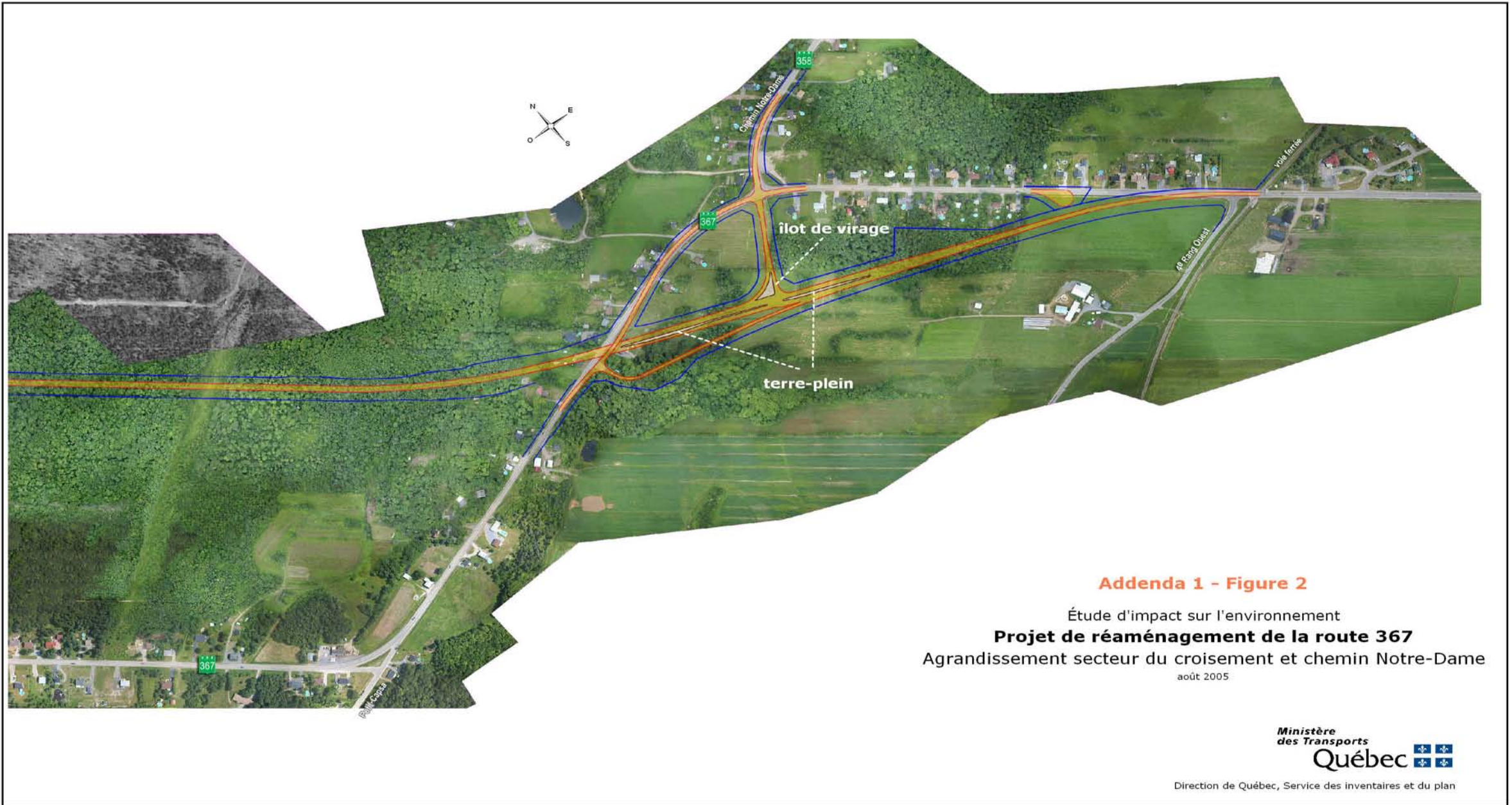


Addenda 1 - Figure 1

Étude d'impact sur l'environnement
Projet de réaménagement de la route 367
Avant-projet définitif
août 2005



Direction de Québec, Service des inventaires et du plan

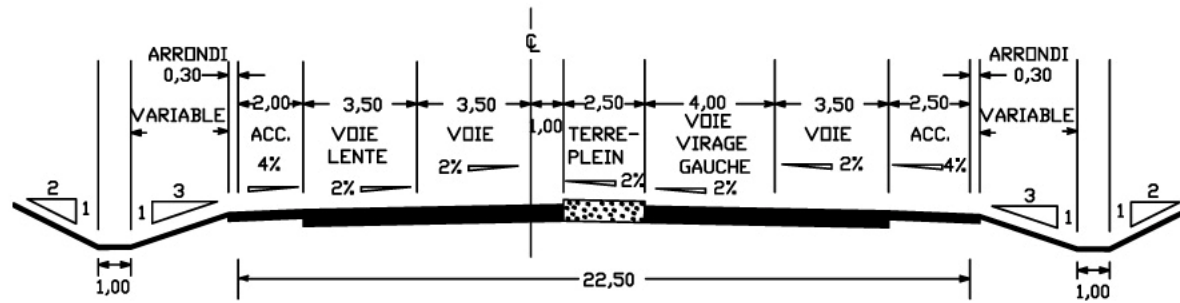


ADDENDA 1 / FIGURE 3

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT / PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 367

PROFIL EN TRAVERS / VERSION AOÛT 2005

SECTION 4 VOIES < VOIE LENTE + VOIE DE VIRAGE À GAUCHE > NOTRE-DAME



CHAINAGE: 7+020 à 7+220

ANNEXE 2
TABLEAUX

Addenda 1- Tableau 1 Terres agricoles touchées par le projet de réaménagement

(Révision du tableau 8.3 du rapport principal de l'étude d'impact, version finale – décembre 2004)

Lots touchés par propriétaire	Superficie totale (m ²)	Superficies agricoles perdues (m ²)	Superficies agricoles cultivées perdues (m ²)	Autres lots appartenant au même propriétaire
105-P, 106-P	218 790,91	25 049	13 130	104-P, 107-P
108-P	237 767,10	26 848	15 686	112-P
Total	456 558,01	51 897	28 816	

Addenda 1 –Tableau 2

Lots touchés par le tracé retenu et son emprise

(Révision du tableau 8.5 du rapport principal de l'étude d'impact, version finale – décembre 2004)

Lot	Superficie totale (m ²)	Frontage (m)	Profondeur (m)	Description	Usage	Type de bâtiment	Adresse	Année de construction	Autres lots de même propriété	Superficie touchée (m ²)	Proportion (%)
Secteur du réaménagement de l'intersection de la route Grand-Capsa											
45-3-P, 45-4-P	2 048,6	32,55	0	Terrains non aménagés et non exploités	Forestier	-	-	-	53-P, 54-P, 45-P	909,6	44,4
45-4-1	1 871,1	-	-	Logement	-	-	1970, Fossambault	-	-	4	0,2
44-39	2 670,87	36,97	0	Terrains non aménagés et non exploités	Résidentiel Boisé	-	-	-	44-42, 44-41, 44-40	16	0,6
44-40	3 016,38	61,75	0	Terrains non aménagés et non exploités	Résidentiel Boisé	-	-	-	44-42, 44-41, 44-39	627	20,8
44-41	3 170,04	52	60,96	Terrains non aménagés et non exploités	Résidentiel Boisé	-	-	-	44-42, 44-40, 44-39	1 215	38,32
44-42	5 977,94	131,77	0	Terrains non aménagés et non exploités	Résidentiel Remplissage	-	-	-	44-41, 44-40, 44-39	2 744	45,9
43-P	47 909,9	134,33	0	Ferme en général (sans prédominance)	Villégiature Boisé	Détaché	-	1999	-	6 037	12,6
44-P	7 570,72			Terrain aménagé boisé	Villégiature Boisé		Rattaché au 2000,			5 943	78,5
44-P	1 103,69			Terrain aménagé boisé	Villégiature Boisé	Bâtiment annexe	Rattaché au 2000,			291,4	26,4
45-9	1 967,31			Logement	Résidentiel Forestier	Détaché	Fossambault** 1996,			755,4	38,4
45-27-P	3 965,84			Logement	Résidentiel Forestier	Détaché	2014, Fossambault			595	15,0
45-22-P	2 209,47			Logement	Résidentiel Forestier	Détaché	2022, Fossambault			126	6,2
45-21-P	2 030,12			Logement	Résidentiel Forestier	Détaché	2030, Fossambault			57	2,8
45-3	2 030,98			Terrains non aménagés et non exploités						13,4	0,66
42-2	4 996,4	71,28	0	Logement	Résidentiel	Détaché	12, Grand-Capsa	1995	-	724,5	14,5

Addenda 1 –Tableau 2

Lots touchés par le tracé retenu et son emprise

(Révision du tableau 8.5 du rapport principal de l'étude d'impact, version finale – décembre 2004)

Lot	Superficie totale (m ²)	Frontage (m)	Profondeur (m)	Description	Usage	Type de bâtiment	Adresse	Année de construction	Autres lots de même propriété	Superficie touchée (m ²)	Proportion (%)
Secteur entre la croisée de la nouvelle route 367 avec l'ancienne et l'intersection de la route Grand-Capsa											
53-P, 54-P, 55-P	65 430,4	0	0	Autres immeubles résidentiels	Forestier	-	-	-	55-1-P (1500, Fossambault)	17 666	27
53-P, 54-P	136 570,07	0	0	Terrains non aménagés et non exploités	Forestier	-	-	-	45-3-P, 45-4-P, 45-5, 45-P	31 957	23,4
51, 52-P	131 429,46	0	0	Autres immeubles résidentiels	Villégiature Forestier	Détaché	-	1990	-	5 730	4,36
45-P, 50-P	453 658	0	0	Ferme (récolte céréales)	Agricole forestier	Détaché	-	1965	-	19 507,3	4,3
55-1-P	2 684,2				Résidentiel		1500, Fossambault			25,8	0,959
Secteur de la croisée de la nouvelle route 367 avec l'ancienne											
108-3-P, 108-4-P	2 882,9	74,1	0	Terrain non aménagés et non exploités	Résidentiel	-	-		103-1-P, 103-P, 57-1, 57-2	177	5,7
108-2-P	1 505,6	35,6	0	Logement	Résidentiel	Détaché	1381, Fossambault	1978	-	43,09	2,86
108-1	3 135,48	68,58	0	Logement	Résidentiel	Détaché	1495, Fossambault**	1977	-	3 110	99,4
108-P, 109-P, 112-P***	172 559,30	0	0	Ferme en général	Acériculture, agricole	Détaché	318, 4 ^e Rang O. 1499, Fossambault (cabane à sucre)	1976	-	7 249	4,2
56	51 282,5	0	0	Logement	Résidentiel, Forestier	Détaché	1482, Fossambault**	1910	-	559	1,09
55-P	117 726,73	77,45	0	Logement	Résidentiel Forestier	Détaché	1494, Fossambault**	1950	-	12 832	10,9

Addenda 1 –Tableau 2 Lots touchés par le tracé retenu et son emprise
(Révision du tableau 8.5 du rapport principal de l'étude d'impact, version finale – décembre 2004)

Lot	Superficie totale (m ²)	Frontage (m)	Profondeur (m)	Description	Usage	Type de bâtiment	Adresse	Année de construction	Autres lots de même propriété	Superficie touchée (m ²)	Proportion (%)
Secteur entre la voie ferrée et l'intersection du chemin Notre-Dame											
104-P, 105-P, 106-P*** , 107-P	218 790,91	0	0	Ferme en général	Agricole (fourrage et pâturage)	Détaché	1233, Fossambault	1940	105-16, 105-5 (1233, Fossambault)	25 049	11,5
105-14,106-2	2 118,19	36,45	0	Logement	Résidentiel	Détaché	1293, Fossambault	1979	-	402	19,0
105-11	1 858,06	30,48	60,96	Logement	Résidentiel	Détaché	1297, Fossambault	1976	-	131	7,0
105-13-P, 106-1	3 190,8	60,35	0	Logement	Résidentiel	Détaché	1355, Fossambault	1982	-	377	11,8
108-P *** , 112-P	237 767,1	182,88	0	Ferme en général	Agricole (pâturage)	Détaché	322, 4 ^e Rang O.	1984	-	26 848	11,3

* Les superficies touchées, calculées à partir de la matrice graphique de l'ancienne municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures, sont des estimations. Elles seront précisées lors de la réalisation des relevés d'arpentage à l'étape des plans et devis.

** Maison à acquérir ou à relocaliser.

*** Seul les lots surlignés sont touchés par le tracé pour l'ensemble des lots de la propriété.

Source : Ville de Québec (juin 2003).