

RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION
(Lettre du 15 novembre 2002)**DÉVIATION, ROUTE 117, L'ANNONCIATION**

Question 1

Le promoteur peut-il davantage détailler le fait que le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation nécessite l'acquisition d'une emprise de 110 m et, éventuellement, un espace de 26 m entre les deux chaussées ?

Réponse 1

La bande centrale de 26 mètres correspond aux normes du MTQ pour une autoroute en milieu rurale, alors que pour une route nationale en milieu rural, la norme est de 15 mètres et plus. Cette sur largeur de la bande centrale est requise selon le terrain traversé. Concernant l'emprise de 110 mètres, celle-ci correspond au besoin estimé en moyenne pour l'aménagement du projet en phase finale. L'emprise nominale (situation en terrain plat), selon la norme du Ministère, peut varier de 70 à 90 mètres et elle doit être ajustée en tenant compte des profils du terrain naturel. L'objectif du Ministère est de réduire au minimum l'acquisition de l'emprise dans le respect des normes de construction routière (voir dessins normalisés n^{os} 001 et 007 ci-joints).

Question 2

Sur quelle largeur et quelle superficie prévoyez-vous déboiser pour la construction de la première chaussée de la déviation projetée ?

Réponse 2

La largeur de la bande à déboiser varie de 50 mètres (dans les secteurs de coupe de roc) à 160 mètres dans les échangeurs, pour une moyenne de 74 mètres. La superficie totale est de 57 hectares.

Question 3

En référence au protocole pouvant éventuellement lier le MTQ et la municipalité de L'Annonciation, s'agit-il d'une nouvelle façon de faire dans le cadre de tels projets ou ce genre d'entente est plutôt habituelle ?

Réponse 3

Le recours aux protocoles d'entente entre le Ministère et les municipalités pour des travaux sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère est de pratique courante. Généralement, les protocoles précisent la répartition des responsabilités et des coûts pour des projets impliquant des infrastructures communes (route, réseau d'aqueduc ou d'égout, etc.).

Question 4

Est-ce que d'autres options ont été étudiées avant d'en arriver à choisir le prolongement de la montée Marois comme accès central ? En quelle année l'accès central fut-il intégré (initialement) au projet ?

Réponse 4

Seul l'axe de la montée Marois a fait l'objet d'étude afin d'y aménager l'accès central au noyau urbain. Des variantes de cet accès ont toutefois été proposées, comme défini dans l'étude d'impact.

Question 5

Quelle est la quantité de véhicules lourds connus ou anticipée, en nombre et en pourcentage, pour 2001, 2008 et 2018 :

- sur la route 117 sans déviation (sans le projet) ?
- sur la route 117 et sur la voie de déviation (avec le projet) ?

Réponse 5

- sur la route 117 sans le projet :

2001 : 800 véh./j ou 11 % (estimation)
2008 : 1100 véh./j ou 11 % (estimation)
2018 : 1460 véh./j ou 11 % (estimation)

- sur la route 117 avec le projet :

2001 : 130 véh./j ou 11 % (sans circulation locale de camions)
2008 : 170 véh./j ou 11 % (sans circulation locale de camions)
2018 : 220 véh./j ou 11 % (sans circulation locale de camions)

- sur la déviation avec le projet :

2001 : 670 véh./j ou 11 % (estimation)
2008 : 930 véh./j ou 11 % (estimation)
2018 : 1240 véh./j ou 11 % (estimation)

Question 6

Si possible, quel est le pourcentage et le nombre de véhicules lourds reliés aux activités forestières pour 2001, 2008 et 2018 ?

Réponse 6

Il n'y a aucun relevé spécifique pouvant éclaircir cette question.

Question 7

Quels sont les pourcentages moyen et maximal de véhicules lourds sur une route nationale ?

Réponse 7

Nous n'avons pas de moyenne recensée sur le pourcentage moyen de véhicules lourds sur une route nationale. Ces pourcentages varient énormément selon la région traversée. L'échantillon de trois sites différents illustre le phénomène :

	<u>% camions</u>	<u>DJMA</u>
- route 138, pont Le Gardeur (Mtl)	1,7 %	20 000
- route 131, Saint-Zénon (Lanaudière)	29,0 %	1 800
- route 109, Abitibi	45,0 %	1 000

Question 8

Expliquer la différence entre le temps de parcours moyen (congestion) estimé à 29:24 min, selon la figure 3.2, p. 19 du document déposé : mise à jour des données de circulation de l'étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation (DA5) et la valeur moyenne de l'annexe E de 24:00 min, pour la période du lundi 2 septembre 2002 en direction sud ?

Réponse 8

Durant la période de relevés de temps de parcours du lundi 2 septembre 2002, il y avait de la congestion entre 12 h et 18 h. Durant cette période, le temps de parcours moyen était de 29:24 min. Les relevés de temps de parcours couvraient une période plus longue que celle pour laquelle il y avait de la congestion, soit de 11 h à 19 h 20. Hors, à l'annexe E, le temps moyen de parcours de 24:00 min couvre l'ensemble de la période de relevé, soit de 11 h à 19 h 20.

Question 9

Dans le cas où le temps de parcours moyen serait de 24:00 min, quelle est l'évaluation des retards liés à la congestion avec l'ajustement de la perte de temps appliqué pour 2001 et 2015 ?

Réponse 9

Comme expliqué dans la réponse à la question précédente, le temps de parcours en congestion est de 29:24 min et il n'y a donc pas lieu de procéder à un ajustement de la perte de temps appliqué pour 2001 et 2015.

Question 10

Le taux moyen d'accidents pour une route nationale à 2 voies en milieu rural est-il estimé à 1,31 ou à 1,38 acc./Mvéh.-km ?

Réponse 10

Le taux moyen des accidents pour une route nationale à 2 voies en milieu rural est 1,38.

Question 11

Quels sont les taux d'accidents mortels, avec blessé, avec dommages matériels et totaux, pour les années 1995 à 2001 ?

Réponse 11

Les taux d'accidents mortels, avec blessés, avec dommages matériels seulement et totaux, pour les années 1995 et 2001, sont présentés au tableau ci-dessous. :

Gravité et taux des accidents par année Route 117 Village de L'Annonciation

Année	Mvéh.-km	Mortel		Blessé		Matériel		Total	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
1995	21,00	1	0,05	7	0,33	52	2,48	60	2,86
1996	20,69	0	0,00	7	0,34	51	2,47	58	2,80
1997	20,69	0	0,00	7	0,34	47	2,27	54	2,61
1998	21,00	0	0,00	8	0,38	44	2,09	52	2,48
1999	21,32	0	0,00	5	0,23	49	2,30	54	2,53
2000	22,71	0	0,00	6	0,26	40	1,76	46	2,03
2001	23,95	0	0,00	12	0,50	36	1,50	48	2,00

Question 12

Confirmer les taux d'accidents utilisés pour établir les réductions entre la situation du statu quo et celles des contournements à 2 et 4 voies.

Réponse 12

Les taux utilisés pour établir les réductions entre la situation du statu quo et celles des contournements de 2 à 4 voies sont présentés au tableau ci-dessous :

Taux des routes nationales		
2 voies – 2 sens urbain	2 voies – 2 sens rural	4 voies divisées
2,2 acc./Mvéh.-km	1,38 acc./Mvéh.-km	0,8 acc./Mvéh.-km

Question 13

Quelles voies de circulations le MTQ entend-il privilégier pour assurer le lien entre l'aéroport de La Macaza et les secteurs visés par les projets Windigo et de développement de la station Mont-Tremblant ?

Réponse 13

Le volume de circulation généré sur le réseau par la venue de l'aéroport de La Macaza est considéré marginal et n'aura pas d'impact notable sur la gestion du réseau du Ministère.

Selon nous, l'accès le plus probable à l'aéroport pour les usagers en provenance du réservoir Baskatong (projet Windigo) et de la station Mont-Tremblant s'effectuera par la route 117 jusqu'à L'Annonciation et par la suite, en utilisant le chemin de La Macaza.

Question 14

Dans votre estimation des commerces pouvant être affectés négativement par le projet de déviation, quelle est votre évaluation en termes d'emplois qui pourraient être perdus ?

Réponse 14

Dans le cadre de l'étude d'impact, nous n'avons pas évalué le nombre d'emplois potentiellement perdus à la suite de l'impact économique engendré par le contournement. L'impact que nous anticipons se situe au niveau du chiffre d'affaires et de la rentabilité des commerces sensibles.



NORME

DESSIN NORMALISÉ

PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE A)

Directeur général adjoint
Infrastructures et technologies

Jean-Pierre Tremblay, Ing.

Tome
1

Chapitre
5

Numéro
001

Date
96 05 09

173

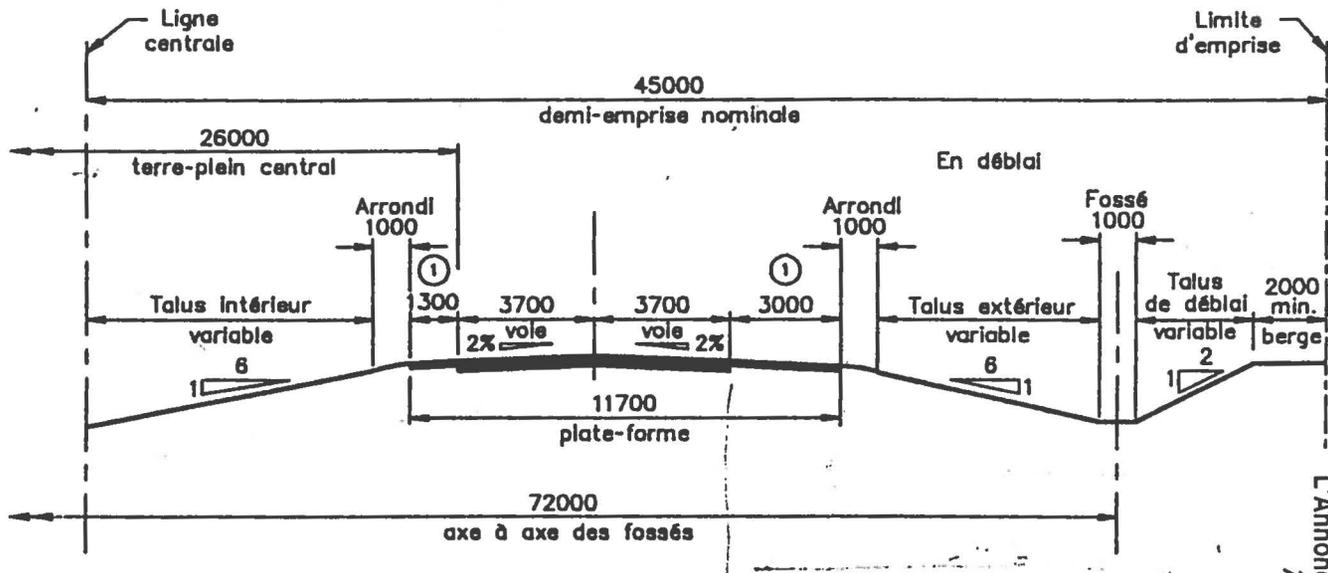
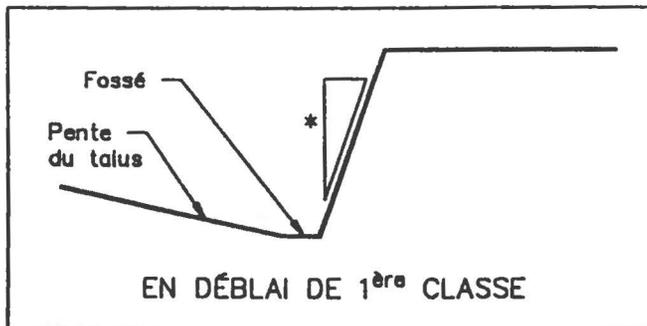
DQ4.1 (annexe 1)

Déviaton de la route 117 sur le territoire
de la municipalité de L'Annonciation

L'Annonciation

6211-06-0HS

AUTOROUTE : D.J.M.A. > 8000



TYPE A : AUTOROUTE À QUATRE VOIES

* Pour les déblais de 1^{re} classe se référer au Tome II - *Construction routière*, chapitre 1 «Terrassement».

① Accotement pavé.

Notes :

- lorsque l'on prévoit une glissière de sécurité, une sur largeur de 1,3 m est requise en sur largeur à l'accotement;
- quand le débit atteint 40 000 véhicules JMA, on ajoute une voie de 3,7 m et un accotement de 3 m à même le terre-plein central;
- les cotes sont en millimètres.



NORME

DESSIN NORMALISÉ

ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES EN MILIEU RURAL

Sous-ministre adjointe
Direction générale des
Infrastructures et des technologies

Approuvé
André-Marie Leclerc, Ing., M. Ing.

Tomme	1
Chapitre	5
Numéro	007
Date	2001 04 15

1773

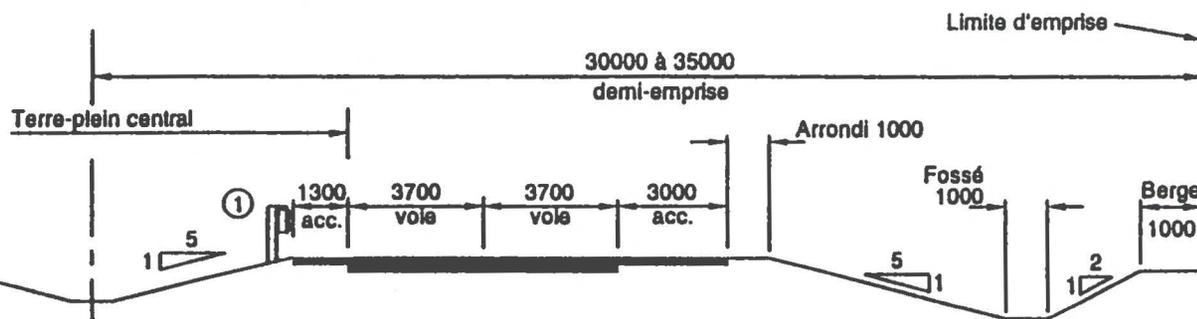
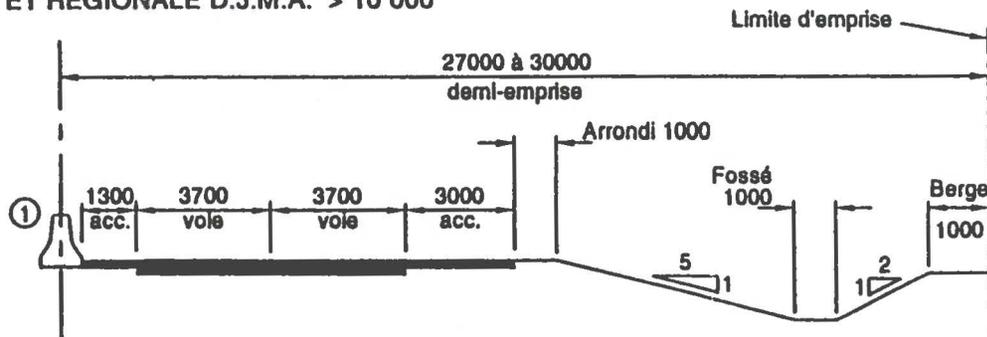
DQ4.1 (annexe 2)

Déviaton de la route 117 sur le territoire
de la municipalité de L'Annonciation

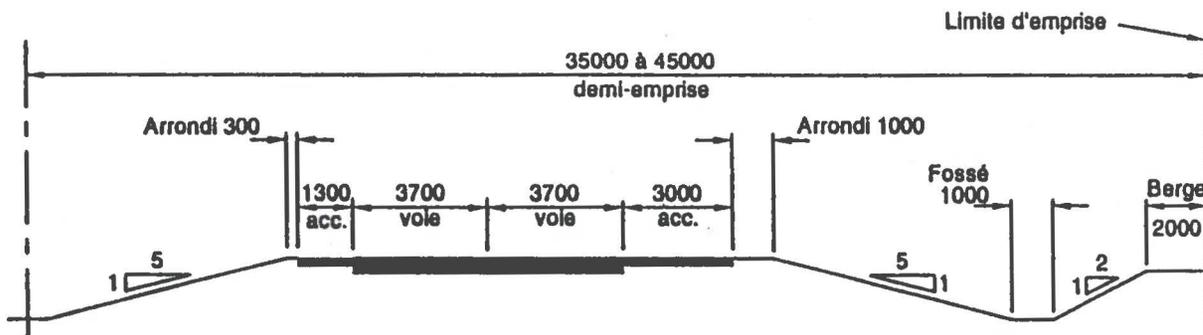
L'Annonciation

6211-06-0H5

NATIONALE ET RÉGIONALE D.J.M.A. > 10 000



A. TERRE-PLEIN CENTRAL DE MOINS DE 15 m



B. TERRE-PLEIN CENTRAL DE 15 m ET PLUS SANS DISPOSITIF DE RETENUE

① L'utilité d'un dispositif de retenue dans le terre-plein central doit être évaluée en fonction des critères énoncés au chapitre 13.

Notes:

- Les notes sont en millimètres.