

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

**Mémoire présenté par
l'Association pour la protection de l'environnement
du lac Saint-Charles et des Marais du Nord (APEL)**

**Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
mai 2005**



Mémoire sur le projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

Introduction	1
1. Une vision du transport désuète.....	1
2. Penser globalement	2
2.1 Les changements climatiques	2
2.2 La sécurité ;.....	4
2.2.1 Les conditions climatiques.....	4
2.2.3 Le comportement des usagers.....	5
2.3 Le développement économique	7
3. Agir localement : secteur Stoneham.....	8
4. La validité de l'étude d'impact et ses manques	8
4.1 Bruit	9
4.2 Sécurité	10
4.3 Environnement.....	10
4.4 Eau potable.....	11
5. Notre constat.....	11
6. Conclusion.....	13

Introduction

L'Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des Marais du Nord (APEL) est un organisme à but non lucratif ayant comme mission de protéger et mettre en valeur le riche patrimoine écologique du bassin versant du lac et de la rivière Saint-Charles. Depuis maintenant 25 ans, l'APEL se préoccupe de la qualité des milieux naturels du bassin versant du lac Saint-Charles. À ce titre, l'APEL s'est toujours impliquée dans le milieu par la rédaction de nombreux rapports et études ou en mandatant d'autres institutions ou firmes indépendantes pour réaliser des études. De par sa connaissance approfondie du bassin versant, l'APEL a aussi souvent été appelée à collaborer avec différents ministères provinciaux. Nous avons donc jugé essentielle notre implication dans ce dossier qui aura une incidence majeure non seulement sur le bassin versant, mais aussi sur notre environnement en général. Nous espérons ainsi contribuer à en minimiser les impacts. Gardez en tête tout au long de la lecture de notre mémoire : **Penser globalement, agir localement...**

Selon nous, comme ce projet répond à des impératifs régionaux et supra régionaux, il serait nécessaire qu'il s'inscrive dans un processus décisionnel s'appuyant sur une vision globale et stratégique des réels besoins et des impacts directs, indirects et cumulatifs.

Le présent mémoire est divisé en six (6) parties. La première traitera de la vision désuète des transports du gouvernement du Québec. Les deuxième et troisième parties traiteront des impacts globaux et locaux de ce projet. Viendront les lacunes et la validité de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée dans le cadre de ce projet. Suivra notre constat dans lequel nous avons intégré nos recommandations. Enfin, nous donnerons notre position quant à l'acceptation ou non de ce projet dans la conclusion.

Avec ce mémoire, nous voulons ainsi souligner la nécessité que le développement d'un tel projet doit se faire en harmonie avec les actions en cours sur le plan local et permette ainsi de créer un meilleur milieu de vie.

1. Une vision du transport désuète

Actuellement, la gestion du transport routier telle que préconisée ne répond aucunement au concept de développement durable adopté par les gouvernements et notamment par celui du Québec. À l'heure où les ressources pétrolières¹ se gaspillent à un rythme effarant à tel point qu'on estime qu'elles seront épuisées dans moins de 40 ans et dont les coûts hausseront dramatiquement dans un futur proche, il paraît utopique de croire que le développement économique d'une région puisse s'établir uniquement par le recours aux transports routiers et notamment par la construction d'une route à quatre voies séparées.

Il est impérieux de revoir notre vision de développement des transports selon une approche stratégique en regard des réels enjeux de notre société et l'adapter à la notion de développement durable. Le vieillissement de la population, l'accroissement phénoménale probable des coûts énergétiques, l'engagement politique en matière de réduction des émissions de gaz à effets de

¹ <http://www.manicore.com/documentation/reserve.html>

serre, le développement durable, sont quelques-uns des ces enjeux pour la société québécoise qui devraient servir de critères d'évaluation pour l'acceptation d'un projet de cette envergure. Pour ce faire, il faut adapter la méthode d'estimation des coûts et des bénéfices directs et indirects et l'établir sur des périodes à court, moyen et long terme.. En un mot, il faut prévoir et inclure aux calculs les coûts économiques, sociaux et environnementaux à long terme et non pas réagir précipitamment à une volonté politique ponctuelle.

De plus, il est grand temps que le Québec se dote d'une réelle politique soutenable des transports multimodaux et arrête de privilégier uniquement le transport routier qui ne peut répondre à lui seul aux objectifs d'une politique de développement durable telle que le gouvernement du Québec veut mettre en place. Ainsi, cette politique permettrait de répondre aux différentes exigences de la population dans le futur, tant au niveau de l'impact sur l'environnement, de la sécurité des usagers que du développement économique.

L'augmentation de la capacité de cette infrastructure routière qui ne répond pas réellement à un besoin même anticipé aura des conséquences environnementales globales plus importantes qu'uniquement en matière de perte d'habitats naturels. Le principal message que ce projet suggère est la valorisation de l'utilisation du transport routier qui contribuera par le fait même à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dont on s'est engagé à réduire. Le Québec voulant toujours être perçu comme un exemple de bonne pratique, il s'agit ici d'une occasion en or de montrer sa bonne foi en révisant ce projet, en tenant compte des prérogatives du développement durable et en diversifiant les moyens de transport.

2. Penser globalement

2.1 Les changements climatiques

Inutile de le nier, le réchauffement climatique de la planète est en cours et les conclusions du Groupe intergouvernementales sur l'évolution du climat (GIEC) démontrent hors de tout doute que l'homme par ses activités en est responsable. Il est reconnu que cette problématique est causée par les différents gaz à effet de serre dont les émissions générées nos activités économiques ne font qu'augmenter depuis plus d'un siècle.

En 2000, au Québec, les différents moyens de transports ont dégagé dans l'atmosphère près de 34 millions de tonnes équivalent de CO₂ de gaz à effet de serre (GES). C'est plus du tiers des émissions de GES totales du Québec, tous secteurs d'activité confondus. Le transport routier (voitures, camions et autobus) est à lui seul responsable des quatre cinquièmes des émissions du secteur des transports et de 23 % des émissions totales de GES du Québec.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/environnement/climat/transport.asp>

Un des principaux gaz responsables des changements climatiques est le gaz carbonique résultant, entre autres, de la combustion des hydrocarbures. Ceux-ci sont largement utilisés pour nos déplacements (66 % des hydrocarbures totaux en 2000) qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens². Comme nous utilisons presque exclusivement des hydrocarbures d'origines fossiles (charbon, pétrole), la combustion de ceux-ci rejette dans l'atmosphère du carbone qui était séquestré depuis des millénaires. La mise en circulation de ce carbone

² L'énergie au Québec. Édition 2000. Ministère des ressources naturelles.

sous forme de gaz ne peut faire autrement qu'accentuer l'effet de serre et contribuer ainsi aux changements climatiques à l'échelle planétaire.

- Les transports sont les principaux responsables de l'augmentation des émissions de GES au Québec entre 1990 et 2000. En 10 ans, les émissions dans ce secteur ont connu une hausse de 14,5 % - 4,3 millions de tonnes équivalent CO₂ -, passant de 29,3 millions de tonnes équivalent CO₂ à 33,6 millions de tonnes. Cet accroissement est en grande partie attribuable à la hausse du nombre de camions légers et lourds sur le réseau routier.

Attendu que :

- une majorité de pays dont le Canada et la province de Québec a pris conscience du réchauffement climatique et a mis en place le protocole de Kyoto afin d'y remédier;
- le réchauffement climatique est principalement dû à l'utilisation des combustibles fossiles non renouvelables (charbon, pétrole) dont les réserves seraient épuisées dans moins de 40 ans;
- le domaine des transports contribue pour 38 % dans la production de gaz à effet de serre au Québec³;
- le transport routier compte pour 83,7 % dans l'émission des gaz à effet de serre dans le domaine des transports au Québec en 2000⁴;
- les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté, au Québec, pour les camions légers et le trafic lourd entre 1990 et 2001 de 88,7 % et 30,7 % respectivement⁵ ;
- les réserves de pétrole diminuent et que ce produit deviendra de plus en plus rare;
- l'augmentation du trafic routier notamment celui des transports lourds n'est pas compatible avec la notion de développement durable;
- le transport routier lourd est largement subventionné, puisqu'il ne paie pas sa juste part dans la détérioration du réseau et des coûts sociaux (accidents) et environnementaux qu'il engendre et est non viable à long terme;

Donc, afin de participer à l'effort de réduction d'émission des gaz à effet de serre, il est de notre devoir de privilégier le transport collectif et diminuer l'utilisation des camions lourds comme moyen de transport de marchandises. Le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 ne s'inscrit pas du tout dans une nouvelle volonté de répondre aux enjeux actuels et futurs de la société québécoise où l'on veut développer des solutions de rechange au transport routier. Ce projet contribuera plutôt à soutenir la construction de routes afin de «faire vivre

³ L'énergie au Québec. Édition 2000. Ministère des ressources naturelles.

⁴ Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques. Ministère des ressources naturelles. 2000.

⁵ Données fournies lors de la séance du BAPE du 13 avril 2005 (après-midi) à Saguenay par Mme Ruth Lamontagne, MDDEP.

⁶ Ministère des Transports et coentreprise BUC. Rapport final des besoins et des solutions. Volume 2, mai 1999, 138 pages, annexes et cartes.

artificiellement une économie durant quelques années» ainsi qu'une industrie de camionnage qui, très souvent, roule sans chargement⁶.

2.2 La sécurité ;

OBJECTIFS DU PROJET :

Cette réalisation permettra de favoriser des déplacements sécuritaires par la réduction des risques d'accidents frontaux et d'accidents avec la grande faune, d'assurer la fluidité de la circulation, de faire face à l'augmentation prévue de la circulation et de contribuer à l'essor économique de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

<http://www.mta.gouv.qc.ca/fr/regions/saguenav/73-175/index.asp>

La réalisation d'une route à voies séparées ne pourra pas régler tous les problèmes que l'on rencontre actuellement dans la Réserve faunique des Laurentides, et qui nuisent à la sécurité des usagers. En effet, les principaux dangers rencontrés lors de la traversée du Parc des Laurentides sont les conditions climatiques, les risques de collisions avec la faune et le comportement des usagers.

2.2.1 Les conditions climatiques

Le climat rude particulier de la Réserve faunique des Laurentides est fort bien connu des utilisateurs actuels de la route 175. Il peut neiger en juillet, comme il peut tomber des pluies diluviennes en quelques heures, sans compter les nombreux épisodes de brouillards. L'altitude de ce secteur explique en grande partie l'abondance des chutes de neige et de pluie. La construction d'une autoroute dans une telle région ne pourra en rien améliorer les conditions météorologiques et ne peut qu'empirer la problématique de la sécurité routière, entre autre en procurant un faux sentiment de sécurité aux utilisateurs de la route.

Sachant que :

- des précipitations sous forme de neige ont lieu neuf (9) mois par année dans ce secteur ;
- il tombe six (6) mètres (19 pieds) de neige par année ;
- les épisodes de verglas et de temps violents pourraient devenir de plus en plus fréquents à cause des changements climatiques ;
- la largeur de l'emprise de la route créera des couloirs de vent plus importants et des épisodes de poudrière plus fréquents et plus importants ;
- le doublement de la superficie de la chaussée dans des secteurs en pente augmentera les risques d'épisodes de glace noire ;
- L'entretien des quatre voies ne pourra se faire en période d'intempéries, ceci signifie donc que l'usage de la route à quatre voies sera très épisodique en hiver.

En résumé, l'élargissement de la route pourrait causer un faux sentiment de sécurité en raison de sa largeur , ce qui entraînerait à coup sûr des comportements de conduite plus téméraires, même

lors des mauvaises conditions routières. Compte tenu que les techniques d'entretiens hivernales ne pourraient être meilleures que celles utilisées actuellement, comment pouvons-nous escompter à des conditions de sécurité accrues lors des mauvaises conditions météorologiques ? Par ailleurs, dans un contexte où les dépenses publiques consenties n'arrivent à peine à maintenir le réseau actuel, à quel prix est estimé l'entretien de cette route et son impact sur les budgets d'entretien du MTQ ?

2.2.2 Les collisions avec la faune :

Une autoroute dans une réserve faunique, pour réduire les risques d'accidents avec la faune !

Sachant que :

- Un accident sur cinq dans le Parc des Laurentides met en cause la faune, dont 93 % avec des orignaux⁷ ;
- d'après le plan de gestion de l'orignal, la population d'orignal est en augmentation dans le parc des Laurentides et le sera encore dans les années à venir⁸ ;
- en moyenne, cinquante accidents par année provoqués par la grande faune ont lieu dans le Parc des Laurentides. Certains secteurs représentent 50 % de tous les accidents avec la faune⁹ ;
- la probabilité d'accident augmente de 50 % avec la présence de salines⁷ ;
- des portions de l'autoroute seront séparées par des murets de type Denver (New Jersey) empêchant la libre traversée des voies par la faune et même en isolant des bêtes le long de ces murets pourra occasionner des accidents sérieux aux automobilistes qui voudront épargner ces animaux ;
- les orignaux pourront être attirés par les bords ou les terre-pleins des routes beaucoup plus larges et venteux pour échapper aux insectes piqueurs ;
- les utilisateurs augmenteront leur vitesse, donc réduiront leur temps de réaction face à un animal traversant la route.

Il est donc évident qu'une route à quatre voies séparées ne diminuera pas le risque de collisions avec la grande faune. Alors, l'argument de sécurité évoqué pour justifier un investissement démesuré pour la construction de cette route est-il limité aux accidents frontaux ? Si oui, pouvons-nous trouver des solutions à plus faibles coûts et à impacts moindres ?

2.2.3 Le comportement des usagers

Sachant que :

- les infrastructures sont responsables de 47 % des accidents et les usagers de 95 %¹⁰;

⁷ Ministère des Transports. Présentation sur les données d'accidents .Avril 2005. Document DA18a présenté lors des audiences du BAPE à Québec.

⁸ Lamontagne, G et D. Jean, 1999. Plan de gestion de l'orignal 1999-2003. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de la faune et des habitats. 178 p.

⁹ Existe-t-il des solutions à la problématique des accidents routiers impliquant la grande faune. Dussault et al., 2005. Le naturaliste canadien. p 57- 62.

¹⁰ Rapport public annuel de la cour des comptes 1990. France

- les accidents ont principalement lieu la nuit entre les mois de mai et octobre alors que la visibilité est réduite;¹¹
- L'élargissement d'une route entraîne toujours un sentiment de sécurité accru et des conduites plus téméraires. Comme la signalisation l'indique, «la vitesse tue».

Le projet d'autoroute ne changera pas le comportement de certains usagers de la route, bien au contraire. Le faux sentiment de sécurité favorisera des vitesses plus importantes de la part des conducteurs, vitesses qui pourraient nuire à leur sécurité et à celle des autres usagers surtout l'hiver et dans les périodes de visibilité réduite.

En résumé, l'application d'un concept très standard de construction de route n'est pas adéquate au niveau du plan de sécurité de ce territoire. Les principaux éléments de risque mentionnés précédemment à ce chapitre sont présentés de façon isolée; cependant, pris dans un contexte plus global, ces facteurs représentent une combinaison importante de dangers plus grands. Aussi, il semble pertinent d'ajouter que la mise en place d'une infrastructure routière à quatre voies doublera la surface de la route d'où une utilisation de sels et de produits d'épandage plus importante si on veut en assurer une sécurité réelle. En conséquence, entre les kilomètres 60 et 84, la quantité de fondants et d'abrasifs augmentera de 72 % et de 83 % respectivement, soit près de mille tonnes par année pour les deux matériaux¹² et l'augmentation devrait être de 50 % pour le reste de la route (143 km)¹³. L'augmentation des coûts d'entretien pour notre collectivité n'a évidemment pas été prise en compte lors de la planification des travaux.

Afin d'assurer la sécurité des usagers sur cet axe routier, sans avoir investi plus d'un demi milliard de dollars, il apparaît que tous les devoirs en matière de sécurité n'ont pas été faits. Le contexte particulier de cette route exige le recours à des moyens de prévention particuliers et exceptionnels, tels que des panneaux de signalisation lumineux, détecteurs de mouvements de la grande faune et signalement sur panneaux lumineux. Ces mesures, jumelés à des moyens de coercition plus efficaces, tels qu'un système de contrôle de vitesse par télémétrie, l'ajout de forces policières par exemple, permettraient de protéger davantage les usagers de ce tronçon de route. Par ailleurs, dans notre société, il est clair que l'on souhaite voir la sécurité des usagers primer sur tous les autres enjeux, mêmes économiques. Enfin, élargissement ou non, il faut considérer que le contexte particulier de cette route fait en sorte que parfois les conditions météorologiques extrêmes exigent la fermeture de la route, au même titre que l'on ferme des aéroports même les plus stratégiques et que les services des traversiers sont interrompus lors de tempêtes.

¹¹ Existe-t-il des solutions à la problématique des accidents routiers impliquant la grande faune. Dussault et al., 2005. *Le naturaliste canadien*, p 57- 62.

¹² Projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 à 84, municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport addenda n°3 – Réponses aux questions du MENV. Juillet 2004.

¹³ Présentation concernant le paysage, les sels de voirie et les programmes de suivi. Ministère des Transports. Avril 2005. Document DA55a présenté lors des audiences du BAPE à Québec.

Ce qui importe présentement dans ce projet, c'est de favoriser le développement économique, même au détriment de la sécurité de nos concitoyens. Cette approche n'intègre en rien les valeurs durables et soutenables pour les prochaines générations ! Ce qui nous amène à notre prochain point.

2.3 Le développement économique

Il n'existe aucune étude indiquant que la conversion de la route actuelle en route à quatre voies séparées contribuera au développement économique à moyen et long terme de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Pour plusieurs économistes et spécialistes en développement du territoire, cet objectif relève beaucoup plus d'un dogme qu'une hypothèse. Si cette route permet aux biens et personnes de se déplacer plus rapidement de la région de Québec vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, le contraire sera aussi vrai. Étant donné qu'il existe plus d'infrastructures tant sociale, politique ou économique dans la région de Québec, il faut plutôt s'attendre à une migration des biens et services, et ensuite des personnes du nord vers le sud plutôt que le contraire. D'ailleurs, le gouvernement du Québec prévoit une baisse de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean de 28 % d'ici 2025¹⁴. À l'heure où, dans le cadre d'un développement durable, il faut concentrer les pôles économiques pour réduire au maximum les déplacements, il paraît utopique de développer un nouveau pôle éloigné qui sera dépendant d'une autre région. Cette dépendance entraînera des coûts de transport de biens et de personnes énormes. Et, comme aucune politique soutenable des transports n'est en cours ou prévue au Québec, il semble que la décision de développer cet axe a été prise sans vision globale et certainement pas dans le cadre d'une politique de développement durable.

Il existe des solutions pour améliorer ce projet et le rendre acceptable du point de vue du développement durable. Ces solutions sont simples, moins coûteuses et utilisent pour la plupart des infrastructures existantes. Les solutions que nous préconisons sont :

- faire voyager le carburant par bateau via le fleuve et le fjord du Saguenay comme le souhaitait le ministère des Transports fédéral en 2002. Ce changement pourrait diminuer de 7% le transport lourd dans le Parc des Laurentides (déjà les grandes industries de la Côte-Nord (Allouette, Alcoa et bientôt Krugger, ont pris le virage maritime) ;
- Réduire le nombre de camions qui roulent à vide. D'après l'enquête réalisée par B.U.C¹⁵, 44.4 % et 31.4 % des camions sont vides lorsqu'ils traversent le parc des Laurentides vers le nord et le sud, respectivement ;
- Privilégier l'axe actuel et le bonifier en redessinant les courbes jugées dangereuses, en créant plus de zones de dépassement et en augmentant les efforts pour diminuer les conflits avec la grande faune. Le trafic routier restant (camions, voitures) emprunterait une route plus sûre où la densité de circulation serait plus faible.

¹⁴ Gouvernement du Québec.

¹⁵ Ministère des Transports et coentreprise BUC. Rapport final des besoins et des solutions. Volume 2, mai 1999, 138 pages, annexes et cartes.

3. Agir localement : secteur Stoneham

Selon Transports Québec, la construction d'une route à quatre voies séparées n'est pas réalisable dans l'axe actuel de la route 175. Toutefois, sa construction à flanc de montagne aura des impacts majeurs pour l'environnement, la qualité de vie et l'économie locale de la Municipalité de Stoneham.

Attendu que :

- le projet proposé représente l'ajout d'un axe interrégional imposant dans un environnement relativement naturel et confiné dans une vallée étroite ;
- la route proposée sera limitée à 90 km/h avec entrée et sortie (bretelles);
- la future route à quatre voies divisées va couper la vallée de Stoneham en deux ;
- le doublement des axes routiers réduira la possibilité de développer le fond de la vallée ;
- le développement périurbain du secteur à un caractère résidentiel et de villégiature ;
- le projet va contraindre à la Municipalité de Stoneham un développement urbain morcelé coincé entre la route ancestrale, le large corridor de l'actuelle route 175 et la future route à quatre voies séparées ;
- la future route à quatre voies divisées va restreindre l'accès aux commerces situés en bordure de la route 175
- aucune compensation n'est prévue pour les commerçants qui perdront une partie de leur clientèle en raison de leur isolement ;

Ainsi, seuls les citoyens de Stoneham subiront directement les impacts environnementaux, sociaux et économiques négatifs de ce projet comme déjà le subissent les résidents le long du tronçon des kilomètres 53,5 à 60 (poussière, bruit, inondation, érosion des terrains, ensablement des cours d'eau, fermeture de commerces, perte de jouissance de terrains forestiers, etc.).

4. La validité de l'étude d'impact et ses manques

Il est important de mentionner que l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par Dessau Soprin en 2002 ne correspond pas aux standards d'étude pour ce genre de projet ayant de grands impacts et a été menée sans égard à la procédure convenue en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. En effet, cette étude ne répondait pas aux exigences de la directive environnementale. D'ailleurs, il est à noter que l'avis de recevabilité a été émis à la suite du refus de trois ministères. Il s'agit du ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Nunavik, le 29 juillet 2004, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale, Faune Québec, le 13 septembre 2004 et le ministère de l'Environnement, Direction des politiques de l'eau, le 12 novembre 2004. Cette situation nous fait douter de la pertinence de la procédure, d'autant plus que plusieurs ministres ont annoncé publiquement que, malgré les conclusions du BAPE, les travaux se feront ! Donc, malgré le nombre important d'addenda et de présentations que le MTQ a fait dans les derniers mois, plusieurs questions sans réponses et des doutes sur le sérieux de la réalisation de ce projet subsistent.

Le «Work in progress», n'est pas une démarche convenue dans le domaine de l'évaluation environnementale au Québec, bien qu'elle soit essentielle dans l'élaboration de tout projet. Le projet routier annoncé dans l'avis de projet, qui a fait l'objet d'une directive et qui a été évalué dans l'étude d'impact est si différent que celui présenté aujourd'hui, que le promoteur aurait dû être obligé de réévaluer ses scénarios selon les critères édictés par les directives environnementales. L'évolution récente de ce projet bafoue les exigences normales d'une réelle procédure environnementale où l'on peut analyser froidement et méthodiquement un projet fixe. Une évolution constante des scénarios sur la base de négociations politiques ne peut s'inscrire dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale.

4.1 Bruit

La construction d'une nouvelle voie rapide va accroître des problèmes de bruit dans toute la vallée de Stoneham. La réduction du bruit par l'érection de murs antibruit est donc primordiale pour les résidents les plus proches de cet axe, mais il faut également penser aux autres résidents de la vallée qui percevront continuellement un bruit de fond intense provenant de cette route. D'ailleurs, le tracé de contournement passant à flanc de montagne sera une source de bruit continue. En effet, les bruits émis par les véhicules seront réfléchis sur les montagnes et se propageront dans la vallée fortement encaissée de Stoneham. Ainsi, le bruit de fond sera amplifié et constant à cause de la configuration du terrain. De plus, la venue d'un deuxième axe routier entre le camping de Stoneham et l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier prendra en étau certains résidents. Dans ces endroits, le bruit de fond sera permanent.

L'analyse du bruit dans la vallée de Stoneham réalisée par la MTQ ne semble pas très précise à plusieurs niveaux. Premièrement, l'étude a été réalisée il y a deux ans et les améliorations à apporter auprès des résidents découleront de cette étude. Toutefois, un bon nombre de citoyens de Stoneham soutiennent qu'il y a eu augmentation du bruit depuis cette étude alors que d'autres, habitant entre les kilomètres 53.5 et 60, se sont plaints à la Municipalité de Stoneham à la suite de l'augmentation du bruit depuis l'achèvement de ce tronçon.

Deuxièmement, nous pensons qu'il existe des failles dans la méthode d'évaluation du bruit. La méthode utilisée, la $L_{eq\ 24h}$, fait la moyenne des bruits perçus sur 24 heures, sans prendre en considération l'usage intempestif des freins moteurs par les véhicules lourds ou le passage de véhicules plus bruyants. Avec la méthode de calcul de bruit, le MTQ obtient une valeur moyenne de 50 dB (A) alors que les résidents ont noté des valeurs de bruit comprises entre 67 et 71 dB (A). De plus, cette étude a été réalisée au mois de juin alors qu'il y avait des feuilles dans les arbres. La présence de feuilles atténue le bruit et ne reflète donc pas la mesure de bruit maximum que subissent les résidents lors des autres périodes de l'année. D'autre part, la méthode utilisée par le MTQ pour la mesure du bruit n'est plus la référence mondiale à ce sujet. L'OMS (Organisation Mondiale sur la Santé) préconise une autre méthode qui tient compte de tous les bruits répartis sur différentes périodes de la journée. Cette méthode vise, entre autres, à protéger le sommeil des gens. Avec cette méthode, l'impact du bruit subit par les résidents sera plus juste. Par ailleurs, le MTQ connaît cette méthode puisqu'il l'a utilisée pour l'étude sur le bruit lors du projet de la prolongation de l'autoroute Du Vallon.

Afin de rendre l'étude sur le bruit plus réaliste et plus près de ce que subissent les résidents de Stoneham, les améliorations suivantes sont préconisées:

- refaire l'étude avec la méthode validée par l'OMS et reconnue internationalement ;
- faire cette étude à un moment de l'année où le bruit mesuré reflète le bruit maximum perçu par les résidants, et
- réviser les mesures d'atténuation selon ces résultats.

4.2 Sécurité

Plusieurs problèmes liés à la sécurité persistent malgré les réponses apportées par le MTQ lors des audiences publiques.

Premièrement, une des principales justifications pour construire une nouvelle route est la sécurité des usagers et, particulièrement l'hiver. Or, la principale solution pour rendre les routes encore plus sécuritaires est l'utilisation de sels de déglçage. L'efficacité de ces sels augmente avec le passage des véhicules qui projettent le sel sur les deux voies lors de leur passage, ce qui accroît la fonte de la neige et de la glace. D'après les chiffres apportés aux audiences, le débit quotidien actuel de véhicules de 4000 en moyenne en hiver est adéquat pour optimiser l'efficacité des sels de déglçage. Avec la nouvelle structure proposée, le débit journalier sera divisé par deux, soit 2000 véhicules par jour. Par conséquent, l'efficacité des fondants ne sera plus optimum et rendra la route moins sécuritaire qu'elle l'est actuellement.

Comment le MTQ peut-il justifier que la sécurité est un atout majeur pour la construction de la nouvelle route si l'utilisation des sels n'apporte pas une sécurité optimum aux utilisateurs ? Même avec les projections de 2.5 % d'augmentation annuelle de véhicules, en 2018 on peut s'attendre à avoir environ 3000 véhicules par jour en hiver par voie de circulation.

D'après cette démonstration, la sécurité ne peut pas être retenue comme un des objectifs du MTQ pour procéder à la construction de la nouvelle route à quatre voies séparées puisque le débit journalier, en hiver, sera plus faible qu'actuellement.

Deuxièmement, le fait de laisser une accessibilité aux lots forestiers dans le secteur de Stoneham pourrait créer des problèmes de sécurité tant pour les usagers de la route que pour les utilisateurs de ces lots. La problématique est double. Tout d'abord, l'accès en hiver peut devenir problématique puisque les personnes voulant entrer sur ces lots devront se ranger le long de la route et descendre de leur véhicule pour en déneiger l'accès. Ce problème a été soulevé lors de la période de questions à Québec. D'autre part, aucune zone d'accélération n'est prévu pour les camions ou des tracteurs de ferme qui sortent avec leur chargement sur la route. Par conséquent, ils ralentiront le trafic sur la voie de droite augmentant de façon importante le risque de collisions. Comme un camion a besoin de plusieurs centaines de mètres pour atteindre une vitesse de 60 km/h et un tracteur a une vitesse maximum très basse (environ 25 km/h), le risque de collision est évident. De même, un camion chargé a besoin d'une grande distance pour pouvoir freiner dans des conditions sécuritaires.

4.3 Environnement

Du point de vue de l'environnement, plusieurs questions demeurent sans réponse. De nombreuses études ont été réalisées pour savoir combien coûtait une vie humaine, un blessé grave ou léger et même un orignal, mais par contre, aucune étude n'a été réalisée pour évaluer les coûts

environnementaux à long terme de ce projet. On voit déjà se profiler des problèmes environnementaux (inondations et érosion) sur les terrains longeant le premier tronçon entre les kilomètres 53,5 à 60 qui vient tout juste d'être terminé.

Le MTQ anticipe beaucoup plus l'impact à long terme sur l'environnement des abrasifs utilisés pour rendre la route sécuritaire en hiver que les sels ou fondants. Pourtant, sachant cela, le MTQ n'a pas l'intention de placer des bassins de sédimentation et de captage le long de la nouvelle route pour retenir ces matériaux qui autrement se retrouveront dans les cours d'eau du secteur. Le MTQ prévoit installer seulement des bassins pour retenir les matières dangereuses lors des déversements accidentels. Nous enjoignons le MTQ de réagir rapidement afin d'inclure dans ses plans et devis un nombre suffisant de bassins de rétention pour contenir les abrasifs et, ainsi, les empêcher de se retrouver dans les plans d'eau où ils causeront de graves préjudices aux habitats aquatiques, notamment à l'ichtyofaune par le colmatage des frayères.

De plus, les sédiments plus fins risquent de se retrouver à long terme dans la partie méandrique de la rivière des Hurons et éventuellement dans les Marais du Nord et le lac Saint-Charles, réservoir d'eau potable pour 300 000 résidents de la région. Cet apport de matériaux aura des répercussions, non seulement pour l'habitat du poisson, mais aussi sur les risques d'inondation lors des crues du printemps ou des épisodes de fortes pluies. Ces risques d'inondation seront augmentés avec l'imperméabilisation de nouvelles surfaces dans la vallée de Stoneham, ce qui accentuera la vitesse de ruissellement vers les cours d'eau et favorisera les pics de crues.

4.4 Eau potable

Ce projet de route à quatre voies séparées pourrait engendrer des problématiques d'approvisionnement en eau potable dans certains secteurs de la vallée de Stoneham. En effet, l'imperméabilisation de certaines portions de la vallée aura des répercussions non seulement sur l'environnement, mais aussi la recharge des nappes d'eau souterraine. L'imperméabilisation de la surface diminuera l'infiltration de l'eau dans le sol vers les nappes phréatiques qui servent de source d'eau potable pour de nombreux résidents de Stoneham. De plus, l'utilisation d'une très grande quantité de sels aura des répercussions sur la qualité de l'eau souterraine. Ces problématiques pourraient entraîner la nécessité de creuser de nouveaux puits souvent éloignés des utilisateurs.

Enfin, est-ce que l'augmentation de la charge de polluants dans le réseau hydrique du haut-bassin du lac Saint-Charles aura des répercussions à long terme sur la qualité de la réserve d'eau potable de la population de la région de Québec? Compte tenu de l'importance que constitue ce bassin versant pour la grande région de Québec, l'instauration d'un plan de suivi environnemental pour suivre l'évolution de la qualité du milieu devrait être une prémisse .

5. Notre constat

Avant tout, nous souhaitons ardemment que le MTQ admette qu'il n'est pas approprié de faire une route à quatre voies séparées sur toute la longueur du projet. Dans le secteur de Stoneham par exemple, nous croyons qu'il n'est pas approprié de construire une nouvelle infrastructure qui aura pour effet de perturber davantage le milieu de vie des citoyens. Il aurait été intéressant de

voir d'autres solutions dans l'analyse, tel qu'un boulevard urbain par exemple. Les seuls arguments du MTQ pour réfuter cette possibilité sont : sécurité et fluidité !

Nous jugeons malheureux que le MTQ n'ait jamais voulu faire une vraie étude d'impacts en comparant les deux scénarios proposés, soit le tracé dans l'axe soit le tracé de contournement. Si dès le départ, l'étude avait été réalisée conformément aux règlements, on aurait aujourd'hui tous les éléments pour prendre une décision beaucoup plus juste et éclairée. Mais comme on a jamais étudié les impacts sur l'amélioration de certains tronçons et que l'on a préféré un scénario plus simple, c'est-à-dire l'uniformité, et bien, il est difficile encore après plusieurs mois de travail entre le MTQ et la Municipalité de Stoneham de savoir si le scénario dans l'axe soit sous forme de boulevard urbain ou sous forme d'autoroute n'aurait pas été la meilleure solution.

Si l'étude avait été faite pour un boulevard urbain et qu'il s'était avéré que cette solution n'était pas la bonne, le MTQ aurait toujours pu se retrancher sur le scénario de faire une route à quatre voies divisées dans l'axe jusqu'à Saint-Adolphe. On aurait ainsi pu éviter de passer dans la cour arrière de citoyens et de perturber de façon épouvantable le noyau de Saint-Adolphe qui avait choisi de se retirer dans un secteur paisible. Par contre, les gens qui vivent actuellement sur le bord d'une route provinciale avaient choisi ce milieu et avaient toujours eu conscience du risque d'expropriation.

Pour l'APEL, les scénarios dans l'axe demeurent encore le premier choix pour de multiples raisons, mais principalement pour des visions de développement durable, de respect des citoyens et d'aménagement du territoire respectueux des hameaux de Stoneham.

À force de négociations, les autorités de Stoneham en sont venues à un commun accord avec le MTQ sur l'éventualité de la signature d'un protocole d'entente sur l'entretien du boulevard Talbot par le MTQ advenant la construction d'une route à quatre voies séparées utilisant le tracé de contournement. Sachons qu'une entente peut se résilier à n'importe quel moment pour des raisons économiques ou autres. Que fera la ville dans ce cas ? Quelle sera sa possibilité d'entretenir adéquatement cette route sans augmenter les taxes de ses citoyens ? Que fera-t-on avec une infrastructure routière incompatible avec la vocation d'axe local qu'elle aura désormais ? En effet, le boulevard Talbot constitue actuellement une infrastructure de calibre interrégional et deviendra, avec la réalisation de ce projet, une route collectrice à vocation locale.

Advenant le cas que le MTQ choisisse malencontreusement le tracé de contournement, l'APEL est tout à fait en accord avec la Municipalité de Stoneham pour que le MTQ réaménage le tronçon de la route 175 entre le kilomètre 60 et l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier. Nous pensons que la rétrocession sans modification de l'ancien boulevard Talbot, après la construction du premier tronçon (entre les kilomètres 53,5 à 60), à la Municipalité de Stoneham n'est pas une chose à répéter et qu'elle constitue une erreur. Cette portion de route de cinq kilomètres est jugée très dangereuse par la municipalité de Stoneham et à juste titre. Les statistiques d'accidents et de non-respect des limites de vitesse pour 2003 et 2004, fournies par la municipalité lors des séances du BAPE, sont éloquentes et prouvent qu'il ne faut pas que cette situation se reproduise sur le tronçon de la route 175 entre les kilomètres 60 à 74.

Afin de corriger la situation et ne pas refaire la même erreur, la Municipalité de Stoneham doit exiger du MTQ de réaménager le boulevard Talbot, qui ne sera plus utilisé comme voie

principale, afin d'en faire un milieu de vie plus agréable et fonctionnel pour les résidants. Ce réaménagement devra se faire en réduisant la voie de circulation automobile à deux voies, en incluant une piste cyclable, ainsi qu'en ajoutant des trottoirs sur certains segments pour rendre la circulation des piétons sur cet axe plus sécuritaire et pour permettre sa transformation en route locale. Avec ces aménagements, la route deviendra plus conviviale et permettra une qualité de vie et un développement intéressant pour les générations à venir. Il va sans dire, que le réaménagement de cette route est plus important pour la population que de demander l'entretien de la route au MTQ. Le réaménagement est plus durable qu'une entente d'entretien et est plus avantageux à long terme.

De plus, advenant toujours que le projet se réalise dans l'axe, nous souhaitons la mise en place d'un important programme de réduction de bruit dans les zones les plus affectées. Deuxièmement, il importe aussi de rendre les accès aux lots forestiers plus sécuritaires, quitte à imposer une limitation de vitesse dans ces zones. Troisièmement, nous souhaitons voir la mise en place des suivis à long terme pour d'éventuels problèmes environnementaux et d'approvisionnement en eau. Enfin, il est primordial de trouver des solutions d'aménagement pour densifier les acquis de la municipalité et restructurer les hameaux existants. Toutes ces suggestions serviront à dynamiser le milieu urbain afin d'obtenir une meilleure qualité de vie des résidants tout en faisant preuve de cohésion dans le développement urbain. En fait, nous souhaitons tout le contraire de l'étalement urbain que provoquera l'abandon de la route 175 actuelle !

Depuis la construction du tronçon entre les kilomètres 53,5 et 60, beaucoup de problèmes environnementaux sont apparus (érosion, sédimentation, contaminations des puits d'eau potable, etc.). Avant de continuer les travaux, le MTQ doit prendre en compte ces problèmes et y apporter des correctifs le plus tôt possible. De plus, il doit en tenir compte pour la suite de ses travaux afin de ne pas répéter les erreurs du passé, et ainsi minimiser les impacts de la construction de cette route sur la qualité de vie des habitants de la vallée de Stoneham.

6. Conclusion

Plusieurs paradoxes soutiennent ce projet autoroutier.

A l'échelle nationale :

- Au moment où le Canada et le Québec se sont engagés à réduire leurs émissions de gaz à effets de serre,
- À l'aube d'une époque où les coûts énergétiques pourraient s'accroître remarquablement pour rejoindre les coûts internationaux et s'ajuster éventuellement à l'épuisement graduel des réserves pétrolières mondiales,
- Pendant que la population québécoise est en vieillissement et que les régions se vident et périlclitent;

- Au moment où l'équilibre budgétaire du gouvernement du Québec l'oblige à revoir les services publics dans les domaines de la santé, de l'éducation, du logement, etc.

Le Québec poursuit la construction d'axes autoroutiers dans les différentes régions de Québec sans égard aux enjeux actuels et futurs et sur les mêmes dogmes que par le passé. Il est impérieux que le gouvernement du Québec se dote d'une planification stratégique du transport multimodal dans une perspective de développement durable.

A l'échelle régionale:

Bien que le Gouvernement du Québec ait adopté récemment une politique de développement durable, il est curieux qu'un projet de route à quatre voies séparées d'une telle ampleur, qui aura des conséquences importantes sur l'environnement d'une réserve faunique, ne fasse pas l'objet d'un réel débat sur **l'ensemble** du projet. Son morcellement aux fins d'évaluation environnementale, permet d'esquiver les vrais questionnements quant aux justifications du projet. À quand les évaluations environnementales stratégiques pour de tels projets ?

Afin de sécuriser les usagers d'un axe routier contre les collisions avec la faune, on propose la construction d'une autoroute dans une réserve faunique, en augmentant les contraintes de traverse pour la faune (surlargeur d'emprise, double chaussée, murets de séparation) et les incitatifs à ce maintenir à proximité (mares salées, aires dégagées et herbaçages).

L'amélioration des conditions routières dans une région où les conditions météorologiques peuvent être considérées d'extrêmes par rapport à la moyenne provinciale, commande une approche particulière «hors-normes». En quoi une autoroute dans une région affligée par des pluies et brouillards intenses, de fortes précipitations nivales et une météo imprévisible va permettre d'assurer la sécurité des usagers ?

A l'échelle locale ; le tronçon de Stoneham:

Selon nous, le projet de route tel que proposé actuellement devrait être refusé ou du moins d'autres scénarios ayant été rejetés *a priori* mériteraient de faire l'objet d'études comparatives. Premièrement, aucune étude ne permet de justifier le projet au niveau économique. Deuxièmement, l'étude d'impact n'a pas été jugée recevable par plusieurs ministères et organismes. Il serait essentiel de revoir l'étude afin de faire une évaluation environnementale comparative entre le projet actuel et des mesures de remplacement entraînant des impacts environnementaux, humains et économiques moindres, et ce, dans une optique de transport durable et soutenable à l'échelle provinciale. Ainsi, on pourrait répondre aux nombreuses questions restées sans réponse et prendre le temps de bien planifier des travaux qui ne pourront, de toute façon, être réalisés dans les délais. Cinq ans pour faire 200 km de route quand 7 km ont été construits en 3 ans avec des impacts importants sur l'environnement, techniquement, ce n'est pas possible !

Les 700 millions prévus pour ce projet pourraient aussi bien être investis autrement pour stimuler l'économie de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui, une fois les travaux terminés n'aura pas plus de travail pour sa population, mais une belle route pour fuir vers la capitale !

Nous souhaitons que le gouvernement du Québec démontre l'importance qu'il accorde au développement durable en admettant cette erreur de planification et en recommençant l'étude d'impact. Les résultats d'une nouvelle étude sur l'**ensemble du projet** seraient plus en mesure de répondre aux nombreuses questions en suspens et ainsi permettraient de respecter les dispositions de la politique de développement durable du gouvernement du Québec !