

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

Réserve faunique des Laurentides et Saguenay

Demandes d'audience publique

Liste pour requérants
Réserve faunique des Laurentides et Saguenay

Union québécoise pour la conservation de la nature
(UQCN)

Association forestière Québec Métropolitain

M. Luc St-Antoine

Conseil régional de l'Environnement Région de la Capitale-Nationale
(Cre-capitale nationale)

«Penser globalement, agir localement»

Le 9 décembre, 2004

M. Thomas Mulcair, Ministre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 29^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Cabinet
l'En

2004 -12- 10

Objet : Audiences du BAPE sur le projet d'autoroute 175

Monsieur le Ministre,

L'Union québécoise pour la conservation de la nature demande, par la présente, que des audiences publiques soient tenues sur le projet de réfection de la route 175 pour la transformer en autoroute à quatre voies. Nous considérons en effet que ce projet n'est aucunement nécessaire devant les alternatives de solutions pour le transport de marchandises destinées à la région du lac St-Jean, et qui accaparent présentement un fort pourcentage de la capacité de la route existante. Une approche de gestion de ce problème sous l'éclairage du développement durable militerait pour une utilisation plus grande du transport ferroviaire et maritime pour combler ce besoin.

Par ailleurs, cette route traverse un territoire à vocation faunique, et cette vocation pourrait être davantage affirmée par un statut de protection plus explicite dans l'avenir. Mais déjà, le mode de gestion des mouvements de faune préconisé par le promoteur ne semble pas tenir compte de cette vocation. À notre avis, il est nécessaire d'adopter une approche qui réduise davantage l'impact du corridor routier existant en tant que coupure dans le tissu des habitats fauniques qui bordent la route. L'impact additionnel que provoquerait l'élargissement de la route artificialiserait encore plus cette situation, et les mesures proposées par le promoteur nous apparaissent, dans le contexte, insuffisantes.

L'impact social est de plus très important. Et il l'est d'autant plus que nous craignons de voir les coûts élevés de ce projet transmis aux générations futures, et ce, pour satisfaire un besoin qui n'est pas démontré.

Nous arrêtons ici cette analyse préliminaire, en laissant de côté des arguments additionnels qui nous apparaissent tous aussi pertinents, et vous demandons donc de mandater le Bureau des audiences publiques sur l'environnement de procéder à une analyse publique complète de l'ensemble de ce projet.

Nous vous remercions de prendre en considération cette demande, et nous vous prions d'accepter l'expression de nos sentiments les plus distingués.

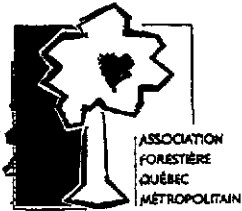


C.A. Drolet, Secrétaire
UQCN

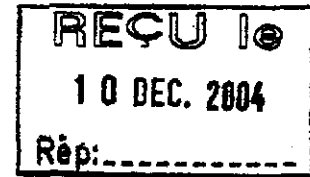
Projets d'amélioration de la route 175 des
kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

Québec, le jeudi 9 décembre 2004



Monsieur Thomas J. Mulcair, Ministre
Ministère de l'Environnement du Québec
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Demande d'audiences publiques - Projet de réaménagement de la route 175

Monsieur le Ministre,

L'Association forestière Québec métropolitain (AFQM) vous demande de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin qu'il tienne des audiences publiques sur le projet de réaménagement de la route 175 du ministère des Transports du Québec.

Selon notre première analyse, ce projet ne semble pas justifié et va à l'encontre du transport durable puisqu'il favorisera le transport des marchandises par camionnage entre Québec et le Saguenay - Lac Saint-Jean. De plus, l'étude d'évaluation d'impact environnemental ne tient pas compte de plusieurs éléments et ne propose pas de tracés satisfaisants autant au niveau environnemental que social. Le BAPE se doit donc d'étudier en profondeur les impacts économiques, environnementaux et sociaux qu'engendrera le réaménagement de la route 175 à court, à moyen et à long terme.

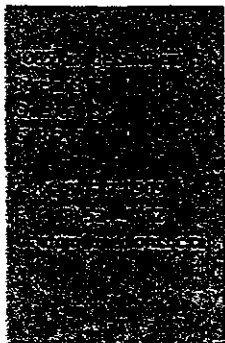
Le réaménagement de la route 175 va amener une fragmentation plus grande des habitats et une perte majeure de biodiversité. De plus, ce réaménagement aura des impacts importants à long terme sur l'environnement et sur le plan social. Nous croyons qu'il est essentiel que la population et les groupes concernés puissent émettre leurs commentaires au BAPE, c'est une question de droit.

L'AFQM fait la promotion de la conservation des boisés et l'utilisation rationnelle des ressources en milieu forestier. Nous pensons que le projet d'autoroute renforcera plusieurs problématiques comme la perte d'habitat, l'augmentation du transport de marchandises par camion et encouragera la multiplication de projets d'autoroute au Québec sans que le besoin d'utilisation ne le justifie. Tous ces impacts vont d'ailleurs à l'encontre des orientations du plan de développement durable du Québec.

Pour ces raisons, nous souhaitons donc que des audiences publiques soient tenues sur l'ensemble du projet de réaménagement de la route 175 (des kilomètres 60 à 227).

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Julie Molard, biologiste, M.Sc.
Directrice générale



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

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

l'Environnement

2004 -12- 13

M. Thomas J. Mulcair, ministre

En tant que résident du secteur Nord de Stoneham, je serai directement affecté (et toutes les générations qui suivront) par la construction d'une autoroute telle que le ministère des transports nous a présenté le projet.

De mon point de vue, la construction d'une autoroute dans la Réserve Faunique des Laurentides n'est pas une nécessité,

une telle entreprise détruira tout le côté PANORAMIQUE de ce merveilleux lieux de nature, par le dynamitage et l'élargissement de la voie de façon considérable,

coûtera une fortune alors qu'on a de la difficulté à entretenir les routes actuelles,

aura un impact sonore et lumineux majeur dans tout le secteur, d'où une détérioration importante de la qualité de VIE, comprendre la PAIX que le silence de la nature apporte aux humains,

aura un impact visuel immédiat dans ce lieux où la **beauté de la nature est ce qui y attire et y fait vivre nombre de gens,**

aura un impact direct sur la faune, les déplacements des grands animaux sont directement affectés par les autoroutes, et augmente le nombre d'accidents les impliquant,

Enfin, il est peu probable que la construction d'une autoroute résolve les deux principaux problèmes évoqués par le ministère des transports, soit la motivation première qui est « augmenter la sécurité routière entre Chicoutimi et Québec » et deuxièmement « augmenter la fluidité sur cette route ».

Quand nous y regardons de plus près, c'est le transport par GROS CAMIONS LOURDS qui est responsable de plus de 50% des accidents sur cette route alors que ces véhicules ne représentent que 16 % de la circulation qu'on y rencontre. On se rend rapidement compte que le problème c'est les camions, pas la route. Et si on veut parler de la route il faut tout de suite comprendre que les conditions climatiques très difficiles ne changeront pas même si on construit une autoroute, et que ces conditions sont une des causes majeures des accidents quand on les associe à la nature des véhicules qui y circulent et à l'attitude maintenant trop répandue qu'ont certains conducteurs à se laisser porter par l'impatience...

A-t-on seulement pensé qu'on pourrait tout simplement remettre les remorques des camions sur les RAILS ???

En fin de compte la question de la fluidité n'est pas du tout un problème, j'y ai eu accès pendant les mois de juin à novembre et jamais je n'ai eu à ralentir sur cette route en raison d'une circulation trop dense ou encore parce qu'un véhicule y circulait beaucoup trop lentement. L'ensemble des travaux effectués à ce jour en terme d'élargissement des voies répond largement aux besoins des personnes qui y circulent (comprenant différentes possibilités de dépassement sécuritaires), hormis bien sûr qu'on veuille y rouler à 150 km. / h., ce qui est illégal il me semble.

OUI, il y a des choses qu'on peut faire pour encore améliorer la sécurité et la fluidité sur cette route, et j'ai tout plein d'idées qui je crois méritent d'être entendues et que je suis prêt à vous communiquer si vous me permettez d'Avoir une audience. C'est avec joie que j'y assisterai et que j'Apporterai mon humble contribution.

Bien à vous monsieur le ministre,

Et merci pour votre écoute,

Luc St-Antoine

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

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

Cabinet du ministre de
l'Environnement

2005-01-06



Québec, le 4 janvier 2005

Monsieur Thomas J. Mulcair
Ministre de l'Environnement
Cabinet du ministre de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Demande d'audiences publiques - Projet d'amélioration de la route 175 à quatre
voies divisées du kilomètre 84 à 227 dans la réserve faunique des Laurentides et à
Saguenay**

Monsieur le Ministre,

Le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale (CRE-Capitale nationale) vous demande, par la présente, de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour tenir des audiences publiques sur le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 84 et 227 dans la réserve faunique des Laurentides et à Saguenay. Ce projet étant principalement situé sur le territoire de la région 03 (la limite de la région étant située au kilomètre 187), le CRE-Capitale nationale a en effet adopté, lors de son dernier conseil d'administration du 8 décembre, une résolution en ce sens.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) évoque des enjeux de sécurité, de fluidité et de développement économique pour tenter de justifier son projet. Le CRE-Capitale nationale juge que, à la lumière des documents déposés par le MTQ, l'aménagement d'une autoroute à quatre voies, entre les kilomètres 84 et 227, reste non justifié. Aussi, tous les impacts sur le milieu deviennent inacceptables puisque le projet ne vise pas à corriger un problème réel, selon l'aveu du promoteur, mais un problème de perception quant à la sécurité de cette route.
(...l'amélioration des conditions de sécurité et, surtout, de l'image projetée...)

Le projet est d'abord non justifié d'un point de vue sécurité. La route 175 n'est pas, d'après les chiffres publiés par le MTQ, une route particulièrement dangereuse. En fait, les statistiques d'accidentologie la classent plutôt bien par rapport à la moyenne québécoise. Pour les accidents mortels, la route 175 se place au 8^e rang sur 9 routes comparables étudiées¹. Le nombre d'accidents par véhicule par million de kilomètres parcourus (Mvkm) inférieur à la moyenne québécoise (1,69 accidents/Mvkm en 1991) a pourtant diminué depuis 15 ans : il est passé de 1,26 (1988-1992) à 1,09 (1993 et 1997)². Cette diminution fait suite à une série d'améliorations entreprises par le MTQ : ajout de voies auxiliaires pour véhicules lents et correction des courbes les plus dangereuses. Par ailleurs, la question de la fluidité du trafic ne semble pas non plus justifier la construction d'une route à quatre voies. Toujours selon les chiffres du MTQ, le débit de circulation de cette portion de la route 175 ne requiert nullement les travaux souhaités par le

ministère. Le MTQ reconnaît que le projet n'est pas justifié d'un point de vue sécurité ou de fluidité :

« Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées n'est pas justifié si on vise en priorité à répondre aux besoins d'ordre géométrique et structural de l'infrastructure, ainsi que de sécurité et de circulation. Si on veut solutionner en priorité la problématique socio-économique, une route à quatre voies séparées apparaît [...] comme la solution à préconiser. »
(Ministère des Transports du Québec, 2004)ⁱⁱⁱ.

Le MTQ veut donc essayer de justifier le projet sur une autre base soit, le développement socio-économique. Pourtant, le MTQ axe toutes ses présentations du projet sur les questions de sécurité. Il n'a pas non plus fait réaliser d'études pour mesurer les impacts économiques de son projet. Si on peut accepter que le projet puisse être bénéfique sur le plan touristique, il y a fort à parier que le projet aura un impact négatif sur l'emploi puisque l'autoroute encouragerait une plus grande concentration des lieux de production dans les grands centres au détriment des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette logique commerciale qui centralise les lieux de production, qui s'appuie sur le « just in time », augmente inutilement les dépenses énergétiques liées à la consommation de produit. La logique environnementale commande plutôt que l'on favorise la répartition de lieux de production près des lieux de consommation.

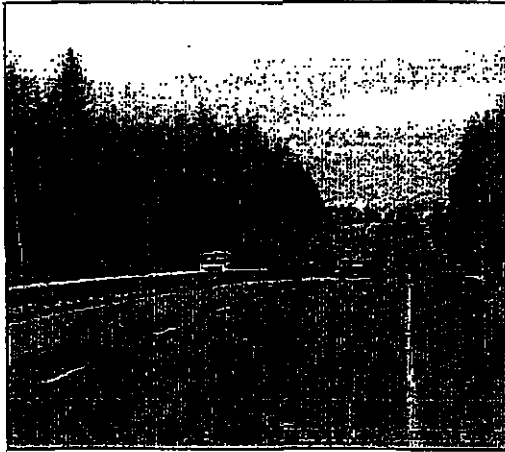
Tenter la médiation

Conscient que ce projet fait l'objet d'un intense lobby, nous croyons qu'une médiation devrait être tentée avec le MTQ et les deux autres requérants. Nous comprenons que même avec une recommandation négative de la part du BAPE, la pression serait suffisamment forte pour que le Conseil des ministres donne le feu vert au projet malgré tout. C'est d'ailleurs ce qu'a indiqué la Ministre responsable de la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Aussi, nous avons convaincu les deux autres requérants connus (Association forestière Québec métropolitain et l'Union québécoise pour la conservation de la nature) qu'il vaut mieux tenter une médiation pour réduire l'ampleur du projet et ses impacts, que de risquer de tout perdre à la fin du processus. Par ailleurs, la rencontre que nous avons tenue avec les représentants du MTQ en décembre nous laisse croire qu'il serait possible de trouver certains compromis. Le CRE-Capitale nationale vous demande donc de mandater le BAPE pour qu'il tente une médiation.

Pour notre part, nous déposerons les résultats d'une étude que nous avons fait réaliser à l'automne 2004 sur les moyens utilisés pour améliorer la sécurité ailleurs dans le monde (principalement dans les pays scandinaves aux conditions hivernales) lorsque le débit de circulation ne justifie pas une autoroute à quatre voies.

Puisque l'aménagement d'une route à chaussées séparées n'est pas la meilleure solution selon tous les critères, n'est-il pas possible d'envisager d'autres alternatives, moins coûteuses, moins dommageables pour l'environnement et tout aussi efficaces? C'est ce que nous croyons.

Plusieurs pays européens se sont penchés sur la question de l'amélioration de la sécurité sur les routes rurales à faible débit de circulation. Des experts ont conçu puis testé de nouveaux types de route, dont le plus intéressant semble la route à 2+1 voies avec barrière centrale. Ce type de route est bien adapté aux liaisons interurbaines lorsque les débits de circulation ne justifient pas la construction d'une autoroute, mais que l'importance des pôles desservis exige une bonne fonctionnalité, et que les concepteurs souhaitent limiter les accidents graves. Le principe est le



suivant : la route comporte deux voies dans un sens de circulation et une voie dans l'autre. La voie de dépassement alterne entre les deux sens de circulation, tous les deux km environ. Les deux sens sont séparés par une glissière de sécurité, qui empêche les collisions frontales et entraîne une baisse de 40 à 55 % des accidents graves et mortels^{iv}.

C'est sur cette base ou sur d'autres bases suggérées par le MTQ que nous souhaitons tenter la médiation. Un processus qui nous permettra, on le souhaite, d'arriver à une nouvelle solution sur la base d'échanges constructifs, tout en satisfaisant

les demandes de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre demande, nous vous prions d'agréer Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Alexandre Turgeon
Directeur général

ⁱ Coentreprise BUC, Construction d'une route à chaussées séparées dans la réserve faunique des Laurentides : Étude d'opportunité : Vol. 1. Sommaire exécutif, Transports Québec, Québec, 1999, 22 p.

ⁱⁱ Groupe LCL, Étude d'opportunité d'amélioration du lien routier entre la région du Saguenay - Lac Saint-Jean et la région de Québec, MTQ, Québec, 1991, 5 vol.

ⁱⁱⁱ Ministère des Transports du Québec, Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143 km) : Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay : Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec : Addenda 2, Transports Québec, Québec, 2004, 131 p.

^{iv} National Roads Authority, NRA to pilot new roads, Dublin, Ireland, 2004, brochure 6 p.