

Projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route
175 entre les kilomètres 60 à 84

Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement
Mai 2005

Par : Denis Robitaille

Introduction

Les questions de sécurité pour les usagers et les riverains du projet de réaménagement de la route 175 entre les kilomètres 60 à 84, dans le territoire de la municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury, doivent certes être placées au premier plan des critères d'appréciation d'un tel projet. Cependant, à titre de citoyen responsable, il faut convenir que les investissements publics en matière d'infrastructure de transport doivent aujourd'hui s'inscrire dans une démarche intégrée d'aménagement et d'occupation du territoire ainsi que dans une perspective de développement durable. C'est dans ce contexte que je me permets d'interpeller par ce mémoire les membres du BAPE à titre de résident des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury, d'urbaniste et d'ex-directeur général de cette municipalité.

Une initiative oubliée...

Il est étonnant de constater comment les analyses qui ont précédé l'élaboration d'un projet-pilote de corridor routier par le Ministère des Transports du Québec, pour ce même tronçon au milieu des années '90¹, ont trouvé peu d'écho dans la proposition faisant l'objet des présentes audiences publiques. Pourtant la démarche de gestion des corridors routiers mis de l'avant par le MTQ à la fin de 1992 poursuivait des objectifs stratégiques de « *...maintien et de remise en état du patrimoine routier tout en assurant la sécurité des usagers et la préservation de la qualité de vie des riverains* »².

C'est ainsi que dans le projet-pilote de 1996, les problématiques inhérentes à la circulation, à la géométrie, à la sécurité et à l'urbanisation des abords de la route avaient conduit le MTQ à proposer un aménagement routier privilégiant un terre-plein central, des dispositifs de demi-tours et un réaménagement des intersections. Somme toute, un aménagement routier présentant des caractéristiques apparentées aux zones d'urbanisation à la frange des agglomérations urbaines centrales. Du reste, la proposition d'aménagement, axée sur l'amélioration de la sécurité pour les usagers de la route, reconnaissait le principe d'une nécessaire convivialité entre le maintien de la fonctionnalité de la route et l'occupation de ses espaces riverains. Dans la région de Québec, le réaménagement du boulevard Sainte-Anne a été inspiré par cette approche. La proposition de 1996 a été élaborée en partenariat avec le milieu (MRC et municipalité) et a fait l'objet de présentations et de séances de consultation publique auprès de la population.

Faut-il rappeler que le MTQ a tenu à souligner à l'époque que « *le contexte économique et budgétaire difficile devrait nous amener à privilégier des mesures de conservation de*

¹ Hamel, Maryse, Berthod, Catherine, Houle, Daniel et Julien, Yves, *Projet pilote de gestion du corridor routier route 175 à Stoneham-et-Tewkesbury, Document synthèse du MTQ pour présentation lors du 31^e Congrès de l'AQTR, Mars 1996.*

² *Ibidem, section 2.2, p.5*

*l'intégrité du réseau routier supérieur existant. Le projet-pilote de gestion du corridor routier de la route 175 est un exemple d'initiative en ce sens ».*³

À notre connaissance, ce contexte prévaut encore. Force nous est de constater que quelques 10 années plus tard, outre l'à-propos des conditions économiques évoquées, nous ne pouvons envisager sérieusement une solution évacuant des considérations d'évolution et de développement à long terme des modes de transport dans une perspective de développement durable. De surcroît, le MTQ n'a pas su démontrer par son argumentaire statistique que les conditions d'opération de ce tronçon routier avaient connu des changements manifestes au cours de la dernière décennie. Au contraire, les initiatives réglementaires et urbanistiques mises de l'avant par la municipalité pour ce corridor routier de même que l'expérience découlant des impacts de la construction d'un nouveau tronçon autoroutier entre les kilomètres 55 et 60 contribuent à faire la démonstration que les choix d'aménagement routiers ont une influence multidimensionnelle. Le développement durable n'est pas qu'un concept à la mode et c'est pourquoi il est important que la compétence et l'autorité du BAPE soient prises à partie dans l'exercice d'analyse de ce projet.

Pourquoi affronter les problèmes de demain avec une solution d'hier?

Nous souscrivons entièrement à l'objectif d'améliorer la sécurité des usagers de la route 175. Nous pensons toutefois que pour la portion de cette route située entre les kilomètres 60 à 84, particulièrement pour la section des premiers 14 kilomètres (entre la route 371 et l'entrée du parc de la Jacques-Cartier) le MTQ devrait considérer un projet de réaménagement empruntant une stratégie de gestion des corridors routiers. Une telle approche favoriserait le développement d'un projet d'aménagement routier sécuritaire dans l'axe actuel de la route. Bien sûr un tel projet pose un défi particulier et exigeant une certaine dose d'innovation, obligeant une conciliation entre les objectifs inhérents à la fonctionnalité de la route et les activités humaines riveraines de cet équipement.

Mais en faisant un choix classique, la construction d'une voie de contournement dans la portion occupée du territoire, on répond à des problèmes d'aujourd'hui avec des solutions d'hier. Dans le tronçon qui nous concerne l'option de la voie de contournement est loin d'être structurante à moyen et à long terme. Au plan du paysage ce sera une nouvelle césure dans le panorama de la vallée. Au plan environnemental que faut-il espérer d'une intervention anthropique de cette envergure dans un milieu si sensible? Au plan urbanistique, ce projet va à l'encontre de tous les objectifs stratégiques mis de l'avant pour assurer un développement équilibré de la Capitale nationale et de sa couronne verte. Si l'abandon du boulevard Talbot entre Charlesbourg et Stoneham pouvait laisser espérer une certaine consolidation de l'urbanisation du territoire entre deux pôles de développement, la transformation d'une nouvelle section de 14 kilomètres en axe local, doublée d'une nouvelle section d'autoroute, ne pourra que concourir à repousser encore plus loin les limites de l'étalement urbain.

³ *Hamel, Maryse et al.;op.cit. p.5*

Déjà, l'aménagement d'un tronçon autoroutier séparé au début des années '90, des limites de Charlesbourg à Stoneham, a eu un impact déterminant sur la construction résidentielle dans la vallée de la rivière Hibou. Au fil des dernières années, les pressions exercées par les promoteurs ont rendu l'exercice du contrôle du développement urbain difficile pour les édiles municipaux à l'intérieur du périmètre d'urbanisation désigné par le plan d'urbanisme. Il serait mal avisé de sous-estimer l'impact que pourrait avoir une infrastructure conduisant directement aux portes du hameau de Saint-Adolphe et à l'entrée du parc de la Jacques-Cartier; notamment dans un contexte où le développement de nouveaux secteurs pourrait s'avérer une alternative compensatoire aux nouvelles charges municipales découlant de l'abandon de l'ancien tronçon de la route 175.

Plus qu'une route : un équipement collectif structurant!

En abandonnant son approche de gestion des corridors routiers dans les portions occupées du territoire visé par son projet de réaménagement de la route 175, le MTQ va à l'encontre de ses propres objectifs stratégiques. Il s'inscrit ainsi dans une démarche d'intervention unidimensionnelle qui est loin d'être porteuse d'avenir sur le plan des investissements publics et du développement durable. Certes le réaménagement à quatre voies de la route 175 a une dimension interrégionale prépondérante. On ne peut que soutenir les investissements destinés à assurer le développement des régions du Québec. C'est là un objectif national important et déterminant pour la consolidation de l'état québécois.

Toutefois, on ne peut faire abstraction que le projet de réaménagement de la route 175 à l'intérieur du territoire des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury révèle des enjeux significatifs au plan intrarégional. On ne peut mettre en péril la fonctionnalité de la route en reconnaissant l'articulation de celle-ci à l'occupation du territoire dans la vallée de la rivière Huron entre Saint-Adolphe et Stoneham. Ainsi, le caractère identitaire d'un tel équipement serait renforcé en marquant un passage obligé et préalable dans une communauté rurale et de villégiature de la couronne urbaine de Québec. À ce niveau, il est de la responsabilité du promoteur du projet de reconnaître que le tronçon entre les kilomètres 60 à 84 a un caractère d'équipement collectif structurant autant pour les usagers de la route que pour toute la communauté de Stoneham-et-Tewkesbury.

C'est pourquoi il est à souhaiter que les membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement considèrent dans leurs analyses et recommandations d'exiger du promoteur du projet :

- 1. qu'il justifie son abandon de l'approche de gestion des corridors routiers pour le tronçon à l'étude;**
- 2. qu'il élabore une option d'aménagement s'inspirant du projet pilote élaboré en 1996.**

Denis Robitaille, Stoneham-et-Tewkesbury, mai 2005.