

Mémoire présenté aux audiences du BAPE

Version 4

**Concernant les projets d'amélioration
de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227**

Monsieur Marc Pettersen

Mai 2005

Le mémoire comporte 13 pages à double interligne.

1. Préambule

Notre intervention est effectuée dans la perspective que votre organisme, dans le respect du principe de développement durable, doit placer la vie humaine au plus haut de ses préoccupations. D'autre part, nous considérons que la vie humaine est plus importante que quelques épinettes car contrairement aux arbres, la vie humaine ne repousse pas après un accident mortel.

Cela étant dit, il était parfaitement justifié et justifiable que se tiennent des audiences du BAPE sur le tronçon 60 à 84 km parce qu'une foule de problèmes sont à résoudre dans la mesure où ce tronçon passe dans un milieu urbanisé et que cela modifiera le paysage urbain. De plus, l'amélioration de la sécurité pour les usagers de la route et pour les résidents de ces secteurs est primordiale considérant les nombreuses entrées privées qui actuellement, en raison du fait que la route du parc actuelle est une route à deux voies, contribue actuellement à la multiplication d'accidents graves et mortels.

Malgré les nombreuses interrogations soulevées quant au tracé proposé par le ministère des Transports, la très grande majorité des citoyens de Stoneham et de Saint-Adolphe sont en accord avec la construction de la route à quatre voies divisées en raison principalement de l'amélioration de la sécurité pour les résidents eux-mêmes qui se trouvent à demeurer dans des localités où le tronçon de la route actuelle, qui ne

répond plus aux critères modernes de circulation est 2,6 fois plus dangereuse qu'une route semblable ailleurs au Québec.

2. Considération environnementale du tronçon 60 à 84 km

La période de questionnement proposé par le BAPE et qui s'est tenu à Saguenay et à Québec nous ont donné des renseignements précieux concernant toute la problématique de la route 175. Nous avons eu le plaisir d'apprendre que la construction de la route à quatre voies divisées améliorera les conditions environnementales de façon importante. En effet, la voie actuelle date des années cinquante et malgré des améliorations constantes faites depuis ces années, elle ne répond actuellement à aucune norme environnementale reconnue aujourd'hui.

Qui plus est, si un déversement toxique quelconque arrivait aujourd'hui, la configuration actuelle de la route du parc ne permettrait pas une intervention efficace par le Ministère de l'Environnement. Par exemple, au cours des premières périodes de consultation nous apprenions que dans l'état actuel de la route, si un déversement toxique se produisait aux abords des rivières qui font parties du bassin d'alimentation en eau potable de la ville de Québec, il risquerait d'y avoir une catastrophe environnementale majeure pour les gens de la vieille capitale.

Pour solutionner ces problèmes, le Ministère des Transports, en collaboration avec le Ministère de l'Environnement, à adapté le tracé et les aménagements connexes pour permettre aux services d'urgence de disposer du temps nécessaire pour intervenir sur le terrain. En effet, à différents endroits, des bassins de rétentions seront aménagés

pour parer à toutes urgences environnementales. Ce qui nous fait dire que dans ce cas précis, la reconstruction de la route actuelle en autoroute, constituera un avantage majeur en ce qui a trait à la protection de l'environnement.

À notre avis, cette route deviendra un exemple environnemental dans tout le Canada et même en Amérique du Nord. À ce propos, nous tenons à féliciter le Ministère des Transports ainsi que tous les ministères qui ont participé à l'élaboration des plans préliminaires, car ils ont fait un travail extraordinaire de recherche et de développement. ***La route du parc transformée en route à quatre voies divisées deviendra à ne pas douter, un laboratoire dynamique du Développement durable.*** En effet, le ministère a paré à toutes les éventualités en regard de la gestion des rebuts de construction, de la remise en état des tronçons abandonnés, la gestion de la végétation entre les voies, la gestion des marais salants, la minimisation des impacts pour la faune et pour l'écosystème forestier et un suivi environnemental serré après la construction. Bref, au seul point de vue environnemental cette autoroute sera à l'avant gardes des projets autoroutier au Québec au Canada et même dans le reste de l'Amérique.

À ce moment-ci, et nous en faisons une proposition formelle au MTQ, nous suggérons des naturalistes et des environnementalistes, afin qu'ils deviennent les ambassadeurs environnementaux de la future autoroute du parc dans la réserve faunique des Laurentides considérant que cette artère sera à l'avant garde en ce qui a trait au respect et à la protection de l'environnement.

3. Considération environnementale du tronçon 84 à 227 km

Concernant le tronçon nord de la route du parc, nous n'avons que des éloges à formuler à l'endroit du Ministère des Transports, de l'Environnement, et du Ministère des Ressources Naturelles qui ont mis leurs ressources en commun pour élaborer un tracé qui respectera à la fois les considérations environnementales et fauniques.

En effet, ce tronçon deviendra une route exemplaire en Amérique du Nord en ce qui concerne la protection de la grande faune et la protection de l'écosystème forestier. La question que nous nous posons à ce stade-ci est à l'effet, que sur ce tronçon, il n'y aurait pas dû y avoir d'audiences publiques en environnement en raison du fait que pour ce tronçon 85 à 227 Km, les irritants environnementaux ont tous été adressés de façon responsable par le ministère des Transports et répondent en tout point aux questions des groupes qui ont demandé des audiences sur cette partie de la route.

4. La grande faune

En consultant la documentation mise à notre disposition par le BAPE et le Ministère des Transports, nous avons constaté que rien n'a été laissé au hasard par le promoteur. Au niveau de la grande et de la petite faune, le ministère a mis en place des mesures uniques pour éliminer les accidents avec les animaux. L'installation de barrières protectrices et l'aménagement de passages sous la route constituent selon nous des innovations extraordinaires qui minimiseront les effets des activités humaines sur la grande faune. Au Québec, peu de routes offrent une protection semblable à la grande et à la petite faune et de ce fait, la route du parc à quatre voies divisées deviendra un exemple à suivre pour les autres projets de routes en milieu forestier.

5. Protection des écosystèmes forestiers

La construction d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique du parc des Laurentides est aussi un exemple du souci environnemental du Ministère des Transports à l'égard de la protection de nos forêts. En effet, et en considérant l'envergure des travaux, moins de 1 000 hectares de forêt seront utilisés pour la réalisation de l'ensemble du projet. Cela démontre de façon éloquente que le Ministère des Transports s'est soucié de l'environnement dans l'élaboration du tracé de la route et contrairement aux prétentions de certaines personnes, le gouvernement du Québec, représenté par son promoteur le Ministère des Transports, était tout a fait prêt à entreprendre les travaux dès le mois de mai 2005. En étant confronté à des demandes d'audiences publiques sur ce tronçon, nous sommes parfaitement conscients qu'il y aura un retard d'au moins un an pour le début de la construction. Malgré toute la préparation du Ministère des Transports, il y a encore des personnes qui questionnent ce projet alors que dans notre région tous les groupes environnementaux, et la société civile sans exception, sont en accord total avec le projet. Au niveau environnemental, nous nous demandons pourquoi il y a des audiences sur ce projet alors qu'à à chaque année dans la réserve faunique des Laurentides les compagnies forestières charcutent littéralement le territoire de chemins forestiers afin de récupérer la matière ligneuse. Il est tout de même curieux de constater que personne ne se soit jamais objecté aux constructions de routes forestières qui sont, à notre point de vue, beaucoup plus dommageable pour l'écosystème forestier que la construction de la route à quatre voies divisées. En fait, selon les statistiques, il s'y construit plus de 200 kilomètres de route forestière dans la réserve faunique. Depuis les 15 dernières années, ces routes

forestières construites sans demandes d'audiences publique représentent un aller de Saint-Jean Terre-Neuve à Vancouver... Nous nous interrogeons aussi sur les suggestions d'autres qui ont même suggéré de privilégier la construction d'une voie de train rapide dans la réserve faunique des Laurentides pour le transport des marchandises et des personnes. À lui seul ce défi technologique pour la construction d'un tel équipement dans le parc demanderait au bas mot près de deux milliards de dollars en investissement !

Comble d'ironie, une voie ferrée construite dans la réserve faunique, occasionnerait un stress tout aussi important que la route 175 pour les animaux et l'écosystème forestier. Ce qui nous fait dire qu'au point de vue environnemental, certaines propositions ne tiennent tout simplement pas la route. Est-il besoin de rappeler et de répéter encore une fois que cette route deviendra un modèle de développement environnemental et ce à l'échelle de l'Amérique du Nord. Pour ces seules considérations et pas d'autres, le BAPE doit accepter la construction car cette route constituera une avancée majeure en ce qui a trait à la construction de routes répondant aux nouvelles normes environnementales.

6. La question de la sécurité routière

En ce qui concerne la sécurité routière, la tragédie qui a frappé de plein fouet notre région il y a deux semaines constitue un puissant rappel que cette route est la plus meurtrière du Québec présentement. En moyenne, six personnes y perdent la vie depuis 1999 et ce sont finalement 37 morts (représentant une perte pour la société de près de 120 millions de dollars) de trop au cours de cette triste période. Mais les

statistiques sont quelquefois trompeuses car pour 2004-2005, c'est déjà 11 morts que nous avons eu à subir et nous ne sommes qu'au mois de mai 2005 ! Et le comportement des automobilistes n'a rien à voir avec les accidents car il y a des comportements semblables sur les autres autoroutes du Québec. En effet, certains appuient leur démarches en disant que les automobilistes ne sont pas respectueux des limites de vitesses. Pour informations, sur les autoroutes du Québec il y a aussi des citoyens qui circulent de façon imprudente en adoptant une conduite rapide. Pourtant, le nombre d'accidents mortels avec blessés grave sur les autoroutes du Québec est infiniment plus bas que dans la réserve faunique des Laurentides. En fait, et ce avec toute proportion gardée, il se tue 5 fois plus de gens dans le parc des Laurentides que sur l'autoroute 20. Cet argument est donc sans fondement scientifique et n'est destiné qu'à flouer les décideurs en les envoyant sur de fausses pistes.

Selon les statistiques rendues publiques par le Ministère des Transports, en séparant la circulation, on éliminera 100 % des accidents frontaux et l'on diminuera les accidents mortels dans des proportions importantes. De plus, en améliorant la sécurité concernant la grande faune nous diminuerons considérablement les accidents ce qui fait dire au Ministère des Transports qu'à toute fin pratique, il n'y aura plus d'accidents mortels dans la réserve faunique des Laurentides. On rejoindra alors la moyenne d'accidents qui se retrouvent sur les autoroutes du Québec. Rejoindre cette moyenne permettra au Saguenay-Lac-St-Jean de diminuer de façon importante son bilan d'accidents mortels et graves. Cette réduction permettra donc de signifier aux autres citoyens du Québec de venir en plus grand nombre dans notre région, ce qui aura une incidence positive sur notre capacité de développement économique et touristique

permettant ainsi à notre région d'opérer un virage majeur vers la diversification de l'économie. L'élimination presque totale des accidents mortels dans le parc est l'objectif du Ministère des Transports et de tous les citoyens de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Cela fait maintenant 30 ans que cette promesse politique a été faite dans notre région et depuis ce temps quatre premiers ministres et la totalité de la population est derrière ce projet qui n'est contesté que par quelques citoyens.

7. Dangereuse de la route et statistique de circulation

Au cours des audiences, on a entendu des positions à l'effet de ne pas construire la route du parc en invoquant son faible débit de circulation automobile. En effet, avec un trafic moyen de 4 000 véhicules par jours, la transformation de la route du parc en route à quatre voies divisées était injustifiable.

Pourtant, les statistiques de circulation selon les périodes de l'année (je vous réfère aux lignes 2509 à 2800 page 56 à 63 des audiences publiques qui avait eu lieu en avril dernier à Québec) on se rend bien compte que pendant la période estivale les moyennes journalières dépassent les 7 000 véhicules. Qui plus est, la moyenne des vendredis est de 7 208 véhicules. Les vendredis d'été comportent des moyennes de 9 500 à 10 000 véhicules par jour. Les journées les plus achalandées de l'année sont pendant la période des fêtes, à Pâques et en juin et juillet avec des moyennes journalières de plus de 11 000 véhicules.

Est-il bien de vous rappeler que l'accident mortel qui a eu lieu il y a deux semaines et qui a fait cinq victimes s'est produit dans la nuit de vendredi à samedi, soit pendant une période qui est considéré par les statistiques comme étant les jours les plus dangereux pour traverser la réserve faunique parce qu'il y a plus d'achalandage.

8. Considération monétaires

Le ministère des Transports nous a appris également que les coûts reliés aux accidents mortels étaient de 3,5 millions de dollars par décès. En effet, en considérant différents facteurs socio-économiques, la société se voit amputée de 3,5 millions de dollars par décès, et l'on ne parle ici que des décès et non des blessés graves qui occasionnent eux aussi des centaines de milliers de dollars de dépenses pour la société. Ceci étant dit, le BAPE doit considérer la statistique suivante : sur une période de 40 ans qui représente la période d'amortissement de la route à quatre voies divisées, le seul fait de réduire les accidents mortels presque à zéro amortira cet investissement routier à 80 %.

9. Des arguments économiques erronés

Nous avons souvent entendu au cours de la période de questionnement que les citoyens de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean ne devraient pas avoir un équipement routier semblable en raison du déclin de la population régionale. Au strict point de vue de l'équité, nous trouvons inacceptable d'amener un tel argument dans le dossier. La population de la région doit jouir des mêmes droits que les autres citoyens

de la province. Ce droit est même enchassé dans la loi fondamentale de notre pays. En effet, à l'article 36 de l'*Acte constitutionnel de 1982* il est mentionné :

Sous réserve des compétences législatives du Parlement et des législatures de les exercer, le Parlement et les législatures, ainsi que les gouvernements fédéral et provinciaux s'engagent à :

- ***promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens dans le recherche de leur bien-être;***
- ***favoriser le développement économique pour réduire l'inégalité des chances;***
- ***fournir à tous les canadiens, un niveau de qualité acceptable, de services publics essentiels.***

Dans le cas qui nous occupe, le Ministère des Transports du Québec qui est un des outils de développement régional dont dispose le gouvernement du Québec, à l'obligation de répartir le développement de façon équitable. La décision du gouvernement du Québec de réaliser cette route à quatre voies divisée dans le parc des Laurentides, s'inscrit donc parfaitement dans les objectifs de répartition de la richesse collective inscrite en toutes lettres dans la loi fondamentale de notre pays et qui est contesté par ceux et celles pour qui le développement social et économique devrait être concentré dans un petit nombre de région à notre détriment.

10. Le rôle du gouvernement Fédéral

Dès le début des années 60, le gouvernement fédéral élaborait une stratégie afin de permettre à toutes les régions du Canada de pouvoir jouir de la richesse collective au même titre que les régions plus développés au sud de notre territoire. À cette époque fut donc mis sur pieds le *Réseau des Routes Nationales* (RRN) Ce réseau

devait permettre entre autres aux régions périphériques du Québec de développer des routes de qualité et sécuritaire.

Au cours de mes études de maîtrise en développement régional (1989-1991) j'avais découvert en collaboration avec *l'Association provinciale des constructeurs de routes du Québec* que la route du parc des Laurentides faisait effectivement partie du réseau routier national depuis les années 60. De ce fait, le gouvernement fédéral pouvait intervenir dans le financement de son amélioration à hauteur de 50 %. C'est à partir de ce moment que le projet de route divisée à quatre voies a véritablement pris son envol car Accès Bleuet, pouvait maintenant revendiquer avec plus de force à tous les paliers de gouvernement.

Lors de la venue dans notre région de la *Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada* J'avais alerté la commission et la région de cet état de fait. Par la suite, le gouvernement fédéral a fait **réaffirmer** ce principe dans le développement des infrastructures routières nationales pour notre région. Ce concept de RRN s'inscrivait encore une fois et ce dès les années 60, dans le principe d'égalité des chances économiques des régions qui est inscrit dans notre constitution canadienne. Les prétentions actuelles de certains citoyens régions centrales qui s'acharnent plus sur le fait que notre région est en déclin démographique et ne devrait donc pas jouir de la redistribution de la richesse collective, est à nos yeux inacceptable. Les citoyens du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont au contraire, ***le droit inaliénable de recevoir le même traitement que toutes les autres régions du Québec***, incluant les régions centrales

qui, depuis les trente dernières années, jouissent d'investissements majeurs au niveau routier et ce souvent en vampirisant les budgets routiers de nos régions.

Le projet proposé par le Ministère des Transports s'inscrit donc parfaitement dans le principe de redistribution de la richesse collective et nous enjoignons la commission de rejeter les arguments de ceux qui questionnent notre droit à un développement égalitaire.

11. Notre région est prête plus que jamais

Au cours de ces audiences, vous avez eu à entendre des arguments majeurs en ce qui concerne le développement économique et écologique de notre région. Nous ne contestons pas les considérations environnementales de ce projet. Au contraire nous souscrivons totalement aux arguments du gouvernement à l'effet que cette route deviendra un exemple en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Nous contestons cependant les faux arguments de ceux qui refusent au Saguenay-Lac-St-Jean le droit d'obtenir une redistribution équitable de la richesse collective. Ce projet est un exemple éloquent de coopération entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Certains intervenants, pour des considérations purement politiques, essaient de faire retarder le projet dans l'espoir que les citoyens verront qu'il n'y a pas de collaboration possible entre le fédéral et le provincial. En tant que saguenéen, québécois et canadien je suis parfaitement en accord que ces deux gouvernements collaborent pour aider les régions comme la nôtre.

La construction de la route à quatre voies divisées dans le parc des Laurentides, représente le combat de toute une région pour l'égalité des chances au développement. La modernisation de cette artère majeure constituera à n'en pas douter, un outil essentiel pour le développement futur de notre région. Avec cette infrastructure routière modernisée, nous pourrions attirer de nouveaux investisseurs, de nouveaux touristes qui n'auront plus à la traversée de la réserve faunique.

Madame la Présidente, Messieurs et Mesdames les commissaires, je vous remercie de votre attention.

Marc Pettersen
Géographe, Spécialiste en développement régional,
Membre d'Accès-Bleuet,
Éditeur, magazine *Actualité Régionale*.