

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
concernant le projet de réaménagement de la route 175.**

PAR :

Claude Gaulin

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
concernant le projet de réaménagement de la route 175.**

J'habite Stoneham depuis près de vingt ans, tandis que ma femme y réside depuis plus de trente ans. Nous sommes situés près du kilomètre 68,5 sur le boulevard Talbot. En conséquence, la décision de réaménager la route 175 a évidemment un effet sur notre milieu de vie. Nous sommes parfaitement d'accord avec le projet de réaménagement de la route 175 et nous croyons que le projet présenté par le ministère des Transports (MTQ) devrait être entériné par les autorités gouvernementales, puisqu'il répond globalement aux principales attentes des gens les plus touchés, ceux de Stoneham et de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ces attentes tournent autour de la sécurité des voyageurs, du respect de l'environnement et du développement économique régional.

Au départ, il importe de rappeler quelques faits historiques et géographiques. Tout d'abord, il est évident que la route 175, qui a été inaugurée en 1948, par le ministre de la Voirie de l'époque, M. Antonio Talbot, ne répond plus aux besoins. Est-il nécessaire d'épiloguer longtemps sur le fait que, depuis 57 ans, le trafic s'est décuplé plusieurs fois sur cette artère unique et essentielle entre deux régions importantes du Québec. Même si le MTQ a dépensé plusieurs millions de dollars, au cours des trente dernières années, pour y améliorer la sécurité, le boulevard Talbot demeure une voie peu sécuritaire, particulièrement dans la région de Stoneham. Les statistiques produites par le MTQ sur les accidents, souvent mortels, résultant habituellement de collisions frontales impliquant les véhicules lourds et la grande faune, sont éloquentes à cet égard. Je souligne pour ceux qui amène l'argument qu'il existe, au Québec, d'autres routes encore plus dangereuses, que

la politique du pire n'apporte rien de positif et qu'une victime, qui aurait pu être évitée, en est une de trop.

D'autre part, je pense qu'il importe de considérer un élément géographique incontournable, le Québec est immense. Qui n'a pas étudié durant sa jeunesse que le Québec peut contenir trois fois la France ou cinq fois l'Angleterre avec une population presque dix fois moindre que l'un ou l'autre de ces deux pays. Évidemment, on pourra toujours souligner que cette population est surtout située dans sud de la province. Cependant, un fait demeure, les régions du Québec sont très étendues et les chemins pour s'y rendre le sont aussi.

Le réaménagement de la route 175 doit donc est réalisé. Il est essentiel au développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui a récemment souffert de plusieurs pertes d'emplois. Cette route doit être à quatre voies séparées, avec un terre-plein central, pour des raisons évidentes de sécurité. Il faut respecter l'environnement humain d'abord et naturel ensuite. Elle doit éviter au maximum les zones plus densément peuplées du secteur de Stoneham. Il faut surtout éviter les «dérapages» environnementaux du type route à trois voies ou boulevard urbain. La sécurité et les impacts sur l'environnement humain doivent se situer au premier rang de nos priorités. J'entends déjà certains environnementalistes pleurer sur les arbres qui seront abattus et sur la faune qui verra son habitat légèrement réduit. À ces gens, je réponds qu'il ne s'agit là de détruire la forêt boréale, mais bien de construire une route sécuritaire, à quatre voies séparées, plutôt qu'un supposé boulevard urbain en pleine campagne ou une route à trois voies pour éviter le déboisement sur quelques dizaines de mètres sur la largeur. Le MTQ a déjà analysé les conséquences négatives sur la sécurité des routes à trois voies et des boulevards urbains. De plus,

on peut imaginer sans peine la pollution de l'air et du bruit engendrée par un boulevard urbain pour les gens qui devront vivre aux abords d'une telle ineptie.

Il faut aussi rejeter l'option visant l'utilisation de l'emprise du boulevard Talbot entre les kilomètres 60 et 84. En effet, il a été démontré que l'utilisation de l'axe de la route 175 impliquerait une centaine d'expropriations supplémentaires à la voie de contournement et des coûts évalués à au moins 12 millions de dollars de plus, ainsi que des impacts très importants sur la circulation dans le village de Stoneham durant et après les travaux (1100 camions lourds par jour). De plus, cette option n'est pas avantageuse au plan environnemental pour la faune aquatique.

Je suis aussi en désaccord avec la construction de routes de desserte entre les kilomètres 60 et 84. En effet, la nécessité de ces routes ne me semble démontrée quant à leur utilité effective au regard de la sécurité, dans la mesure où le boulevard Talbot garde son intégrité actuelle. Ce dernier deviendra (ou restera) de facto la route de desserte des forestiers. La construction de routes de desserte aurait pour effet d'ajouter des expropriations inutiles et une pollution supplémentaire pour ceux qui restent.

Dans la mesure où il y a une possibilité à cet égard, je donne mon appui au *Regroupement du secteur Mont Wright* qui aimerait que le contournement soit accentué vers l'Est pour passer derrière le parc du Mont Wright et réduire les expropriations et les dommages environnementaux découlant de la pollution du bruit, de l'air ainsi que des modifications du paysage. Je ne doute pas, cependant, que le MTQ aura le souci de construire des murs coupe-son efficaces qui s'harmoniseront au paysage naturel de notre milieu de vie.

J'espère, finalement, que les audiences publiques du BAPE démontreront la nécessité d'une route sécuritaire, à quatre voies séparées, et respectueuse de l'environnement humain, entre Québec et Saguenay.

Merci.

Claude Gaulin