

214 P NP **DM35**

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

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

MÉMOIRE

PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175 DES KILOMÈTRES 60 À 84 ET 84 À 227

PRÉSENTÉ

PAR

DIANE MONGEAU

ET

PIERRE BROUSSEAU

Mai 2005

Mai 2005

Mémoire

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

Parents de deux jeunes fils, c'est en 1977 que nous nous sommes installés à Stoneham. Depuis donc 28 ans nous jouissons d'une vue magnifique sur les montagnes et nos fils au fil des ans ont vécu le temps des sucres et connaissent le secret d'un bon beurre d'érable, ont récolté les oeufs de nos poules en sachant éviter les ergots du coq, ont soigné des lapins et appris l'A.B.C du jardinage et le nom des végétaux qui foisonnaient en montagne. Aujourd'hui, ce sont nos petits-enfants qui s'égaient dans le grand jardin et nous sommes toujours aussi attachés à notre coin de pays.

Au long de ces années, pour ma part, je me suis impliquée dans le milieu scolaire puis à la bibliothèque municipale et enfin ,pendant quinze ans, au sein du Comité Consultatif d'Urbanisme.

Quand, en avril 2004, le ministère des Transports a présenté un tracé d'autoroute qui évitait le plus possible le village en bifurquant dès la fin du Mont Whright, nous avons été étonnés et profondément déçus de l'orientation des dirigeants municipaux qui demandaient un deuxième tracé, cette fois, dans l'axe du boulevard Talbot. Il nous semblait préférable de corriger et d'améliorer le tracé présenté par le MTQ, d'autant plus qu'en passant dans l'axe, on ne pouvait qu'exproprier les résidants des rues Paré, Leclerc et plusieurs autres citoyens du boulevard Talbot, d'isoler le secteur nord et d'affecter la qualité de vie de tous ceux qui habitent la 1^{re} avenue. Nous ne pouvions nous résigner à voir nos dirigeants condamner notre territoire à n'être traversé que par une seule voie rapide Sud-Nord, Nord-Sud. Au contraire, il nous semblait primordial que le boulevard Talbot retrouve une vocation locale et touristique vers la Vallée de la Jacques-Cartier.

Nous avons donc, dès ce moment, fait connaître notre opinion dans une lettre ouverte(ci-jointe) au journal "Le Soleil" et à travers notre participation dans le Regroupement de Citoyens qui oeuvrait à informer notre communauté lors de rencontres et par le biais de notre site internet et à défendre ainsi le tracé initial dit "de contournement".

Finalement, suite aux présentations publiques de novembre et aux portes ouvertes de février, le ministère des Transports et la municipalité de Stoneham favorisaient le tracé initial de contournement et une route à quatre voies divisées.

Notre demande d'audience publique ayant été rédigée alors que nous défendions le contournement, nous nous sommes interrogés sur la pertinence de la maintenir alors que tous s'y étaient ralliés. Après réflexion, il nous semblé important, comme citoyens, de la maintenir et de rédiger un mémoire.

Lorqu'en 1948, le boulevard Talbot a été ouvert à la circulation, personne ne pouvait, alors, imaginer que quelque cinquante ans plus tard, 1100 camions lourds et 6,000 voitures y circuleraient

quotidiennement. En 28 ans, nous avons vécu, année après année, une progression constante de la circulation et du bruit, surtout celui généré par les fardiens qui, selon la direction empruntée, doivent rétrograder ou accélérer. Même les visiteurs remarquent cette augmentation du bruit qui étouffe le chant des oiseaux, des grenouilles au printemps et des sources.

Qui peut dire ce que sera la circulation dans cinquante ans? Nous supposons que des experts tentent d'y répondre du mieux possible. Il est donc important, pensons-nous, que cette future voie réponde au maximum aux besoins de demain. Dans ce but, tout devra être mis en oeuvre pour qu'elle soit considérée comme une réussite. Ce qui nous semble excessif aujourd'hui pourrait être garant de l'avenir. Après maintes études et consultations, le ministère des Transports en est venu à privilégier une route à quatre voies divisées. Entendons-nous bien sur les définitions et les différences entre une autoroute et une route à quatre voies divisées.

-- une autoroute possède quatre voies divisées mais sans accès aux résidences et lots contigus. La vitesse limite y est de 100 km et elle est obligatoirement longée par une voie de desserte.

-- une route à quatre voies divisées permet quant à elle l'accès à des chemins, dans le cas qui nous occupe, à des lots forestiers. La vitesse est de 90 km et ne nécessite pas de voie de desserte.

Sommes-nous d'accord?

Si l'on considère que sur notre territoire les lots forestiers sont limités et que la coupe du bois se fait de façon fragmentée à l'automne et tôt au printemps et si l'on présume que les dirigeants municipaux régleront adéquatement l'accord des permis et l'ouverture de nouveaux lots, nous allons dans le sens d'une voie à quatre voies divisées. D'autant plus qu'en tenant compte de la topographie de la région, il est important de réduire le plus possible le déboisement et les expropriations qu'occasionnerait la construction d'une voie de desserte. Vivant au quotidien la vitesse à laquelle circulent camions et voitures sur le boulevard Talbot, il ne nous semble pas mauvais que la vitesse demeure à 90 km tout en espérant que la Sûreté du Québec soit vigilante et... présente.

Là où le bât blesse et où l'on se heurte à maintes questions, réflexions et inquiétudes c'est le secteur du Mont Whright. Idéalement, et le sujet a été soulevé à plusieurs occasions, une voie rapide se doit d'éviter les villes et villages qu'elle traverse sous peine de les handicaper et les défigurer parfois lourdement. On n'a qu'à songer à la ville de Trois-Rivières qui doit regretter, chaque jour, d'être traversée par l'autoroute 40. On nous a révélé que des études avaient été faites en vue de contourner Stoneham par l'arrière du Mont Whright évitant ainsi tous les irritants que soulèvent son passage par l'avant. On pense aux expropriations de familles qui avaient choisi, pour s'installer, un lieu privilégié et, pensaient-ils, protégé. On imagine bretelles et viaduc qui, pour donner accès aux résidences, alourdiront le paysage et, finalement, tous les inconvénients d'une voie rapide à proximité d'une forêt ancienne consacrée aux promenades et activités récréatives qui y sont liées. Nous aurions préféré une meilleure perception à long terme qui soit la plus écologique possible et pourquoi pas dans une perspective de développement durable une route qui épargnerait le secteur du Mont Whright. Les raisons économiques et topographiques qui nous ont été données ne nous ont pas convaincus et ce serait dommage, dans cinquante ans, de devoir réorienter une route qui ne correspondrait plus aux normes et paralyserait un secteur normalement favorisé.

D'autre part, des mouvements écologistes remettent en question la pertinence d'une route à quatre voies divisées et proposent l'amélioration du boulevard actuel en faisant succéder trois

voies. Nous ne pouvons concevoir que 1100 camions lourds et 6000 voitures puissent, en toute sécurité, circuler sur trois voies. On imagine facilement les automobilistes accélérer afin de dépasser un camion avant le rétrécissement sur deux voies et, de même, un fardier se hâter d'en doubler un autre avant la fin de la zone de dépassement. Nous sommes persuadés que cela entraînerait une recrudescence des accidents et une conduite des plus hasardeuses en cas de neige ou de pluie. M. Bergeron du MTQ faisait remarquer que l'expérience avait été tentée en Suède en terrain plat mais qu'au Québec, cette approche n'avait pas encore été concrétisée. De plus, nous savons qu'il est impossible de tracer une troisième voie sur le boulevard Talbot sans toucher aux propriétés des chemins Paré et Ouellet, celle-ci devant obligatoirement passer dans leurs emprises. Faut-il encore insister sur le fait qu'en faisant du boulevard Talbot le seul lien avec le Saguenay, nous occluons tout avenir à notre région en lui interdisant toute voie locale et touristique au nord du village de Stoneham vers la vallée de la Jacques-Cartier. Au-delà des belles théories, c'est dans le quotidien des citoyens et des automobilistes que se révéleront les aspects d'un choix judicieux et nous demeurons convaincus qu'une route de contournement à quatre voies divisées qui serait bien intégrée au paysage montagneux répondrait aux attentes de tout écologiste respectueux aussi de la dimension humaine du projet.

À l'annonce conjointe des gouvernements de réaliser une voie rapide à quatre voies reliant le Saguenay à la ville de Québec, nous étions persuadés que le boulevard Talbot actuel, qui ne répond plus aux normes de sécurité, allait retrouver enfin son rôle véritable, lié à sa situation géographique, soit celui de lien secondaire et touristique vers la réputée vallée de la Jacques-Cartier. Qu'y a-t-il, en effet, de plus agréable pour les automobilistes, leurs familles ou leurs visiteurs que de pouvoir quitter une voie rapide pour rouler plus lentement sur une route tranquille qui leur révèle les beautés du paysage et qui leur permet de s'attarder dans une région qui pourrait leur offrir les services liés à sa vocation récréo-touristique. Quoi de plus naturel alors que d'imaginer une piste cyclable longeant un ancien boulevard restauré permettant ainsi aux nombreux cyclistes et cyclo-touristes d'explorer la région puisque cette piste pourrait être reliée au réseau cyclable municipal. À long terme pourquoi ne pas songer à quelques petites auberges ou couette-et-café et à quelques bonnes tables. On peut d'ores et déjà envisager, pour le secteur de Stoneham, un avenir prometteur qui demeurerait fidèle à ses objectifs d'offrir des services touristiques de qualité. Nous ne pouvons nous empêcher de frémir en envisageant l'environnement futur d'un boulevard converti en route à quatre voies. Qui peut, en effet, désirer s'installer aux abords d'une telle route sinon les commerces liés uniquement aux automobilistes pressés? Stations d'essence et commerces de restauration rapide là, où surtout, on ne s'arrête qu'un moment avec vue sur la circulation et, aux oreilles, le bruit incessant des moteurs. C'est bien loin de correspondre à nos désirs et nous ne croyons surtout pas que cela réponde à une vision de développement durable de notre région.

Il a été impossible pour les promoteurs de répondre aux questions reliées à l'avenir du boulevard Talbot actuel. En effet, on nous assure qu'une entente, liée par contrat, serait intervenue entre le ministre des Transports et la municipalité de Stoneham et Tewkesbury quant à l'entretien futur du boulevard. C'est même, croyons-nous, une inquiétude majeure de nos dirigeants municipaux. Ils refusent d'imposer le coût de l'entretien à leurs concitoyens alléguant que les propriétaires veraient leurs comptes de taxes municipales sensiblement augmentées. Une bonne part de la saga du deuxième tracé, dit "dans l'axe" est issue de ce refus allié à une notion "d'assainissement" du secteur nord, quant à nous, bien contestable. Il nous semble, que, dès avril 2004, il y aurait dû avoir des discussions ouvertes entre les deux partenaires qui auraient mené, sans doute, à ce même engagement du ministre de défrayer les coûts d'entretien du boulevard Talbot. Cela aurait évité temps, argent et tous les malentendus engendrés par le tracé "dans l'axe" exigé par la municipalité au printemps 2004. Il paraît évident que le boulevard Talbot futur sera une voie se

concaire provinciale puisqu'il sera emprunté quotidiennement par les citoyens autant du Québec et des autres provinces canadiennes que par des visiteurs étrangers désirant découvrir la région à leur rythme. De par ce fait, il nous semble normal, que le ministère des Transports gère les coûts d'entretien du boulevard Talbot, et ce à long terme, afin de permettre à la municipalité de Stoneham d'entreprendre, quant à elle, la gestion à longue échéance du développement harmonieux de ses abords. Il serait désastreux que l'avenir touristique de notre région souffre d'immobilisme à cause des dépenses liées à une route à vocation provinciale. Nous souhaitons ardemment qu'au plus tôt, le ministre des Transports publie son engagement quant à la gestion et à l'entretien de la route secondaire provinciale que deviendra le boulevard Talbot. Deviendra-t-il alors le "Chemin Talbot" ?

Attentifs aux débats depuis le début, tant dans les rencontres que dans les médias, il nous est vite apparu que ce qui en ressortait était l'importance des enjeux financiers. Les gouvernements possèdent une entente conjointe de plus de cinq cent millions de dollars à respecter, le ministère des Transports abandonnait les études faisant passer la voie rapide à l'arrière du Mont Whright, en grosse partie pour des raisons économiques, la municipalité excluait toute possibilité d'assumer les coûts d'entretien d'un boulevard Talbot qui lui serait cédé. Des propriétaires espéraient l'expropriation croyant faire "un coup d'argent", d'autres luttèrent contre cette même expropriation, assurés qu'ils y perdraient sur toute la ligne. On a même lu que des écologistes tentaient de monnayer leur participation aux audiences publiques et jamais nous n'avons vu, le long du boulevard Talbot, autant de petits sentiers donnant accès à la coupe forestière. Au delà des belles perspectives d'avenir et du maintien de la qualité de vie de nos concitoyens, nous nous heurtons aux intransigences financières qui, que nous le voulions ou non, tissent la trame de ce projet. Hors, nous sommes convaincus, qu'au delà des intérêts financiers immédiats c'est tout l'avenir qui est lié aux décisions qui seront prises. Nous espérons que tous oeuvreront pour, que dans un demi-siècle, l'on se félicite encore du choix que l'on prendra sous peu.

Nous n'avons rien des experts pouvant résoudre les grandes questions de gestion, d'environnement, de rétention des eaux, de déboisement ou de sécurité. C'est comme citoyens attachés à leur coin de pays que nous vous livrons ces réflexions. Après 28 ans, plus conscients de la beauté de la nature qui nous environne, nous souhaitons que tous puissent la découvrir et s'y attarder sur une route locale tout en permettant aux fardiens et autos de circuler rapidement sur une route à quatre voies séparées sécuritaire et le mieux intégrée possible à son environnement forestier et montagneux. Nous terminons en vous confiant, à titre bien personnel, que nous serons heureux, en tant que résidents du chemin Paré, d'entendre à nouveau, sans tendre l'oreille, le chant des oiseaux, le murmure des sources et le bruissement du vent dans les feuilles.

Bien à vous

Diane Mongeau

Pierre Brousseau