

Audiences du parc - Route à 3 voies !?! Phénomène des files d'attente

Amélioration de la route 175 Nord (Parc des Laurentides) Réaménagement à 4 voies divisées de la route 175 entre les km 60 à 227 dans la réserve faunique des Laurentides

Chicoutimi, le 18 mai 2005

Bonjour,

Madame la présidente,
Mesdames et messieurs les commissaires,
Tous les participants et intervenants au projet,

Je n'ai pas suivi toutes les discussions des audiences... **j'appuis entièrement le ministère des Transports du Québec pour l'ensemble du projet, je ne suis pas favorable aux trois (3) voies**, et j'apprécierais partager les faits et commentaires suivants avec tous les participants.

À priori, sachez que je me qualifie comme un bon conducteur, prudent, aucun accident à ce jour, circulant aux vitesses normales ou accélérées du trafic, prenant soin de faire à l'occasion, un arrêt à l'entrée la plus près (pour faire un petit somme pour éviter l'insomnie au volant).

J'ai également une bonne expérience comme conducteur *chauffeur* de camion en raison de mes antécédents d'entrepreneur et de commerçant.

En effet, j'ai traversé le parc à maintes occasions pour le transport des pièces par camionnette, souvent la nuit. Pour deux raisons : les mécaniciens démantelaient la machinerie et nous commandions les pièces le jour, la cueillette à Québec se faisait tard le soir ou tôt le matin, pour que les mécaniciens remontent l'équipement au plus tôt ; la seconde, nous profitions d'une meilleure visibilité en traversant le parc avant 16 h ou après 20 h, on pouvait à l'occasion prendre le chargement à 23 h et redescendre la nuit, ou coucher à Québec et prendre le chargement à 4 h ou 6 h le matin pour circuler le matin. Ainsi, on organisait notre horaire pour circuler avant 16 h ou après 20 h pour éviter les orignaux ou pour plus de visibilité en hiver, tout en évitant les périodes de trafic plus intense.

Comme camionneur, j'ai l'expérience de plusieurs voyages avec un fardier transportant de l'équipement lourd. Le camion avait un moteur 350 Cummings, aujourd'hui, c'est un petit moteur pour un fardier. Tout cela pour vous faire part que la vitesse de mon camion était limitée à un maximum de 105 km/h en descente et atteignait, en moyenne, 70 km/h en montée. C'était une entreprise familiale, on laissait passer tout le trafic dans les côtes, tous nous suivaient à la file indienne après. Avec la pression d'efficacité exigée aujourd'hui, j'aurais perdu mon emploi faute de rentabilité.

Comme citoyen, j'ai traversé le parc à maintes occasions soit dans le cadre de mon travail ou par loisir, avec toutes les dimensions de véhicules automobiles et camionnettes, 4, 6 et 8 cylindres, avec tente-roulotte, roulotte ou campeur motorisé.

Depuis, ma profession d'ingénieur, concepteur en transport et infrastructures urbaines, me permet une capacité d'analyse technique de la route basé sur les normes et critères de conception routière. Or, plusieurs constats peuvent être fait à titre d'usager, *que la plupart peuvent faire régulièrement*, faits et commentaires connues par tous les usagers, dont quelques-uns que je vous livre par la présente.

Le ministère des Transports du Québec réalise la conception de la route selon les normes en vigueur au Québec. Ces normes s'apparentent à celles canadienne et américaine, et sont similaires en Europe et autres pays. Le Ministère a également fait l'apogée de la problématique de stress subie par les usagers lors de la traverse du parc. En voici quelques causes...

ACCOTEMENT

Je peu affirmer qu'il est souvent périlleux de faire un arrêt sur l'accotement actuel, pour faire un simple plein de liquide à lave-vitre, lorsque la météo est à l'œuvre avec un peu de trafic (temps maussade) ; il faut quelquefois plus d'un plein pour traverser le parc, une fois vide, on cherche l'endroit qui semble un peu plus large pour arrêter, en dehors des courbes et pentes, près d'une entrée si possible, avec le trafic qui nous pousse à conserver notre vitesse. Une fois dehors, on se méfie des véhicules qui passent trop près ; la largeur de l'accotement étant insuffisante sur l'ensemble de la route existante. Autant que possible on essaye de faire coïncider l'arrêt à l'étape.

DÉPASSEMENT DES CAMIONS

Un nouveau phénomène (camions) est noté depuis quelques années dans les zones de voies lentes, dans les montées et les voies moyennes de dépassement (à double sens). En fait, plusieurs auront constaté que les zones à 3 voies sont un bienfait pour dépasser les véhicules lourds, généralement plus lents. Hors, une bonne partie des camions ont une puissance de moteur telle qu'ils peuvent rouler 120 km/h et cela même en montée (certains accélèrent à 130 km/h avant les pentes pour une vitesse minimale maintenue à 100 km/h à la fin de la voie lente...), difficile à dépasser avec un véhicule de tourisme à quatre (4) cylindres. Pour les automobiles, plusieurs n'ont pas cette

disponibilité de puissance et n'ont pas l'occasion de réaliser une manoeuvre de dépassement (manque leur coup). D'autres dépassent la zone de fermeture de la voie lente en parallèle avec le camion, souvent ce dernier doit faire une manoeuvre d'évitement sur l'accotement à leurs risques (danger de sortie de route), d'autres conservent leur trajectoire, reste dans la voie, à priori pour des raisons de sécurité et parfois, pour éduquer ou «dompter» l'automobiliste défiant ; on comprendra, à vitesse élevée, qu'il est périlleux de circuler sur l'accotement pour un camion. Les usagers sont donc condamnés à suivre la file lente ou les camions... qui ralentissent à 90 ou 105 km/h par la suite.

On pourrait faire le même constat avec les véhicules de tourisme, tente roulottes, roulottes avec attachements conventionnels ou à sellette (*fifth-wheel*), campeur motorisé, etc.

Juste avant l'Étape, on questionne les passagers, si personne n'a envie (toilettes), on profite de l'arrêt de la majorité des autres véhicules à l'Étape pour être à l'avant de la file et rouler en toute sécurité.

DÉPASSEMENT DES AUTOMOBILES

Un second phénomène (automobiles) se produit également. Les vitesses moyennes (normale) dans le tronçon à 2 voies varient de 90 à 110 km/h, quelques autres automobilistes rattrapent la queue de la file en roulant une vitesse un peu plus élevée (110 à 120 km/h, voir 125 km/h). Avec la chaussée à 3 voies (principalement des voies lentes actuellement), on peut constater régulièrement (pratique générale), que la vitesse moyenne des véhicules s'accroît de 10 à 30 km/h (100 à 130 km/h) rendant les manoeuvres de dépassement pratiquement impossible sans un véhicule puissant (120 à 140 km/h en montée). Tous accélèrent pour dépasser le camion le plus lent, et accélère suivant la poussée des véhicules qui suivent, de peur de perdre un rang dans la file ou de ne pouvoir demeurer à sa position ou être en tête... jusqu'à la prochaine file de véhicules.

Ces phénomènes constatés (camions et automobiles) augmentent l'impatience des conducteurs et le sentiment d'insécurité avec l'effet d'entraînement d'accroissement des vitesses des véhicules dans les troisièmes voies pour éviter que tous dépassent chacun, et ainsi de suite, selon la puissance disponible du moteur.

J'appuie donc par ces constats les réticences déclarées par le ministère des Transports sur les zones de dépassement à trois (3) voies qui, à mon avis, instaurerait une *pratique à vitesse variable entre* chacune des zones à 2 voies (90 à 110 km/h) et à 3 voies (100 à 130 km/h) ...

D'ailleurs, les normes de construction routière québécoise et canadienne favorisent la division des voies à contresens pour des raisons évidentes de sécurité.

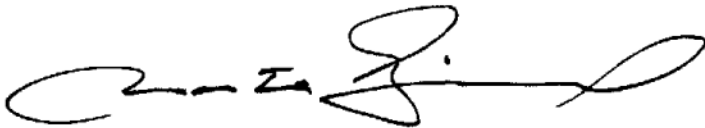
CONCLUSION

En conclusion, pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic, je suis d'avis que le BAPE doit écarter tous projets à 2 et 3 voies divisées comme certains l'on suggéré, et confirme le concept de construction à 4 voies divisées conformément aux normes et critères de conception en vigueur au ministère des Transports du Québec.

Vous comprendrez que je suis convaincu de l'importance et de l'urgence de la réalisation de ce projet pour l'économie de la région, comme la majorité des citoyens de la région du Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau. Les entrepreneurs routiers sont en attente de ce projet, tous n'œuvrent pas sur les travaux d'Hydro-Québec (Péribonka, St-Maurice). Mais ultimement, le fait de diminuer drastiquement les accidents mortels justifie à lui seul, par la valeur de la vie, de procéder à la construction de la route à 4 voies divisées le plus tôt possible.

Je souhaite que la présente soit perçue positivement,

Merci de votre attention,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martin Girard', with a stylized flourish at the end.

Martin Girard, ing.