

Titre du Projet**Projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84****Présenté à :****Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.****Mme Sylvie Girard, présidente.****Mme Marie-Josée Auclair, commissaire.****M Louis Dériger, commissaire.****M. Alfred Marquis, commissaire.****Présenté par :****M. Louis Hudon, résidant de Stoneham****Date :****20 mai 2005**

Mémoire soumis par :

M. Louis Hudon, résidant de la municipalité de Stoneham.

Je suis résidant de Stoneham depuis un peu plus de 2ans et demie. Auparavant, j'ai demeuré 16 ans dans la ville de Baie-Comeau, 3 ans dans la ville de Chicoutimi-Nord, 5 ans dans la ville de Sherbrooke, 3 ans dans la ville de Sept-Iles, 3 ans dans la ville de Québec et 5ans dans la région de Montréal. Ma famille, côté maternelle et paternel, sont tous originaire de Chicoutimi (Saguenay).

Intérêt porté au projet :

Comme citoyen de la municipalité de Stoneham, mon intérêt de départ n'était que purement curiosité. Mais tout de suite après les premières présentations publiques du projet par le MTQ, mon intérêt est devenu celle d'un citoyen désirant s'assurer qu'il a pu participer, en d'autres mots, l'intérêt de quelqu'un qui agit en 'bon père de famille'. Alors, mon intérêt se porte essentiellement sur la partie comprenant les kilomètres 60 à 84.

Préoccupations liées au projet :

Depuis le début du projet, le MTQ, a présenter son projet avec les objectifs suivants :

- Améliorer la sécurité sur la route 175 dans le secteur.
- Assurer une meilleure desserte pour la région du Saguenay-Lac-St-Jean.
- Diminuer le nombre de conflits avec la circulation locale et celle de transit.
- Améliorer l'intersection de la route 175 avec la rue St-Édmond.
- Améliorer l'intersection de la route 175 avec la rue Crawford,
- Améliorer l'intersection de la route 175 avec l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier.
- Mieux contrôler les accès riverains.
- Respecter l'environnement et les principes de développement durable.

(Tiré des recommandations de l'étude de la coentreprise BUC (BPR, Urbatique, Cima-CGE) d'avril 1999. PR1b)

Mes préoccupations sont venu à la suite des présentions publiques du MTQ à Stoneham quand la question leurs fût posé, à savoir, "est-ce qu'une route à quatre voies séparées, exactement comme à Latérière à l'entrée de ville Saguenay, est vraiment envisager ou vous (MTQ) travailler uniquement et essentiellement dans l'optique d'un autoroute de contournement?" et que la réponse en avait été une de politicien, c'est-à-dire, "c'est tout à fait exceptionnel que les deux premier ministre, fédéral et provincial, nous (MTQ) passe une *commande* ensemble pour une route, alors nous travaillons selon les demandes : un autoroute de contournement "

À la question suivante: "pouvez vous nous dire le taux et/ou le nombre d'accident sur la portion du Boulevard Talbot secteur Latérière depuis que le boulevard Talbot est une

route à quatre voies séparées avec des accès centrales et latérales”. La réponse avait été assez saisissante : “Pratiquement inexistant!”

Alors, avec un flot de circulation très élevé en raison de la présence de la plus grande usine de la région (Alcan), qui a son accès sur le boulevard Talbot avec des entrées et sorties trois à quatre fois par jour (changement de chiffre de travail). Que le taux et/ou le nombre d'accident soit à peu près inexistant, nous indique que l'objectif premier du MTQ pourrait être respecté, c'est-à-dire : “Améliorer la sécurité de la route 175 dans le secteur de Stoneham” en réalisant une route à quatre voies séparées avec accès centrales et latérales dans l'axe et l'emprise de celle existante.

Ma deuxième préoccupation se porte sur le fait qu'en réalisant une route de contournement plutôt qu'une route à quatre voies séparées avec centrales et latérales dans l'axe et l'emprise existante, le MTQ devra déboiser et traverser les rivières existantes et en plus déboursier plusieurs millions de dollars de plus pour réaliser cette route. C'est-à-dire :

➤ Pour le milieu naturel :

- L'ouverture d'un nouveau corridor routier **implique la destruction** de plusieurs dizaines d'hectares de forêt. Dans la majorité des cas, ce sera une **perte sèche**...
- L'insertion du nouveau tracé dans la zone de conservation du Mont-Wright représentera un défi afin de préserver l'intégrité de ce lieu.
- L'ouverture d'un nouveau corridor de transport implique une concentration du phénomène de fractionnement des habitats fauniques avec des conséquences pour la faune et les usagers de la route.
- Il est à prévoir lors de la période de construction, des structures de franchissement du cours d'eau, des perturbations du milieu aquatiques et de sa faune.
- Un impact potentiel qui existe déjà et qui ne fera qu'**augmenter** est la **contamination possible de l'eau** servant à alimenter la Ville de Québec. Ce risque vient du fait qu'une partie de la route 175 actuelle et future est à l'intérieur du bassin versant du lac St-Charles et qu'une partie du drainage de la route se fait directement dans la rivière des Hurons (charge du lac St-Charles). Les risques de pollution sont surtout reliés à un potentiel déversement accidentel de produits toxiques.

➤ Pour le milieu humain :

- Modification du paysage, particulièrement en ce qui regarde les **cicatrices** que représentent le déboisement, les remblais et les déblais.
- Diminution de marge de recul des bâtiments et relocalisation de certains d'entre eux.

- *Impacts sonores* qui pourraient être *importants* pour certains résidents, *surtout si la route était aménagée dans un nouvel axe*.
- Coupes d'arbres. Modification du paysage.
- Possibilité de relocalisation ou de réaménagement de puits ou de système d'évacuation des eaux usées.

(Tiré des recommandations de l'étude de la coentreprise BUC (BPR, Urbatique, Cima-CGE) d'avril 1999. PR1b).

Lors des présentations du MTQ à Stoneham, un représentant du MTQ, avait mentionné que les coûts de constructions seraient beaucoup plus élevés dans l'optique d'une route de contournement plutôt qu'une route dans l'axe. Il avait avancé un montant de plus de 50 millions de dollars. Ce qui est tout à fait inacceptable dans le contexte économique d'aujourd'hui. De plus l'acquisition de résidences et de terrains serait à peu près équivalente dans une ou l'autre des optiques, soit dans l'axe ou de contournement.

Ma troisième préoccupation se porte sur le fait que la municipalité de Stoneham a une économie que touristique (55%) et commerciale. Notez qu'il n'y a aucune entreprise manufacturière dans le secteur. La construction d'une autoroute ou d'une route de contournement pénaliserait beaucoup la municipalité des Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury en l'isolant un peu plus, puisque moins accessible et moins visible par le touriste.

Suggestions et commentaires pour améliorer le projet :

1. Favoriser une route à quatre voies séparées avec accès centrales et latérales, dans la même optique que celle du boulevard Talbot à la hauteur du secteur de Latérière à ville de Saguenay. C'est-à-dire, du kilomètre 60 au kilomètre 70, utiliser l'emprise et l'axe de la route existante afin d'éviter la destruction de plusieurs hectares de forêt et d'éviter de contaminer les cours d'eau existant. Éviter de devoir toucher davantage au Parc du Mont-Wright. Éviter, également, de devoir faire des voies de désertes, ce qui éliminerait la coupe supplémentaire de forêt dans le secteur. Éviter plusieurs expropriations de résidences. Et le plus important, selon le MTQ, améliorer la sécurité routière en rendant cette portion de la route très achalandée par le trafic routier local et de transit, avec "un taux et/ou un nombre d'accident pratiquement inexistant", si l'on applique la logique Saguenéenne.
2. En favorisant une route à quatre voies séparées avec accès centrales et latérales dans l'axe et l'emprise de celle existante, nous éviterions également, l'entretien de la vieille route par qui que ce soit, et de plus l'environnement visuel serait beaucoup plus agréable.
3. Ma troisième suggestions afin d'améliorer le projet en est une de développement provincial. Dans ma philosophie personnelle, j'ai toujours cru au développement routier afin d'éviter que certaine région du Québec soit isoler des grands centres. Dans le but de favoriser équitablement l'économie à la grandeur de la province, le

développement (immigration au lieu d'exode) des régions au même niveau que le reste de la province, assurer une sécurité sur les routes équitablement partout au Québec tout en respectant les normes établies sur l'environnement. Je suggère à Madame la présidente et aux commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, d'imaginer dans leurs recommandations d'ensemble sur le projet concerné, un projet de route incluant un **croissant** routier qui pourrait être en quelque sorte "La porte du Saguenay-Lac-St-Jean" dans un sens et "La porte de la Capitale Nationale" dans l'autre. Cette notion peu s'appliquer à toutes les régions du Québec mais surtout à celles qui ne sont pas limitrophes. En quelque sorte, ce que je propose, serait de prévoir un carrefour qui desservirait les gens du Saguenay-Lac-St-Jean à leurs arrivés dans la région de Québec ou à leurs retours au Saguenay. De plus, une municipalité comme Stoneham, pourrait profiter des ses ressources et installations touristiques (montagnes, rivières, lacs..) afin de se développer économiquement. En clair, d'établir entre les kilomètres 61 et l'entrée du Mont Wright (64), un air de service, mais surtout touristique afin de desservir convenablement le secteur de Stoneham et la région du Saguenay-Lac-St-Jean.

Position quant à l'autorisation ou non du Projet :

J'ai toujours cru à la pertinence du BAPE en ce qui concerne le projet de la route 175. Ma position vis-à-vis l'autorisation ou non du projet, a toujours été la même. J'ai toujours pensé que la route devait se faire mais qu'une réflexion collective était nécessaire afin de trouver la meilleure façon de réaliser cet accès routier essentiel. Je considère, donc, que le promoteur du projet doit écouter les différents intervenants et ajuster ses désirs en fonction des idées du milieu et non seulement vouloir construire une route à tout prix.

Remerciements :

Pour m'avoir permis de m'exprimer sur le projet de la route 175, veuillez accepter, Mesdames, Messieurs du bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mes sincères remerciements.

M. Louis Hudon, résidant de Stoneham.

FIN