

Mémoire sur le projet d'amélioration de la route 175

Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

par
L'Association forestière Québec métropolitain



Vue de la Route 175 depuis le sommet du mont Wright

Mai 2005



RÉDACTION

Association forestière Québec métropolitain

Véronique Audet, chargée de projet
Julie Molard, directrice générale

RÉVISION

Association forestière Québec métropolitain

Mathilde Renaud, administratrice

Photo page couverture : Vue de la Route 175 depuis le sommet du mont Wright (© Association forestière Québec métropolitain)

Association forestière Québec métropolitain
1085, avenue de Salaberry, bureau 317
Québec (Québec) G1R 2V7

Tél : (418) 647-0909 * Téléc. : (418) 524-4112

@ : afqm@mediom.qc.ca

<http://www.afqm.org/>

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	4
1. LE PROJET DE DOUBLEMENT DE LA ROUTE 175 : UN PROJET NON JUSTIFIÉ QUI VA À L'ENCONTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU QUÉBEC	5
2. LE PARC DE LA FORÊT ANCIENNE DU MONT WRIGHT	9
3. LA PROBLÉMATIQUE DE LA GRANDE FAUNE.....	13
4. LA PRISE EN COMPTE DE L'INTÉGRITÉ ÉCOLOGIQUE DU PARC NATIONAL DE LA JACQUES-CARTIER	14

Introduction

L'Association forestière Québec métropolitain (AFQM) est un organisme à but non lucratif créé le 19 juin 1958 à la station forestière de Duchesnay et a pour mission de **promouvoir la conservation et la mise en valeur de l'arbre et des boisés en milieu urbain et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles en milieu forestier**. L'AFQM a comme objectif, entre autres, de favoriser une saine gestion de l'environnement et un aménagement durable des forêts en partenariat avec les entreprises, les organismes sociaux et les organismes publics et parapublics.

D'entrée de jeu, l'AFQM pense que le projet de doublement de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 proposé par le ministère des Transports du Québec n'est nullement justifié, ni sur le plan social, ni sur le plan économique, ni sur le plan de la sécurité et va de surcroît à l'encontre du développement durable vers lequel le gouvernement du Québec dit vouloir s'engager. De plus, l'AFQM tient à dénoncer le gouvernement du Québec qui a discrédité le travail et le bien-fondé du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en effectuant des déclarations publiques sur l'acceptation et la réalisation du projet avant même que le BAPE ne l'analyse et ne dépose ses recommandations :

- Invité à la tribune du Cercle de Presse du Saguenay vendredi 11 mars dernier, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas Mulcair, a déclaré que son gouvernement allait réaliser le projet de l'autoroute du parc des Laurentides. « *La volonté du gouvernement est inchangée. Notre désir est intention inébranlable* ». Le ministre a soutenu qu'il était préférable d'avoir des audiences du BAPE à propos de ce projet, même si la mise en chantier de ce dernier devait subir un retard de quelques mois. Thomas Mulcair estimait que, si on refusait ces audiences, les opposants pourraient tenter d'empêcher la réalisation des travaux en faisant appel aux tribunaux¹.
- Lors de sa visite à Roberval dimanche le 24 avril dernier, le premier ministre du Québec, M. Jean Charest, a confirmé, devant plus de 300 militants, que le chantier du doublement de la 175 aurait lieu comme prévu et sans autres délais que les nécessaires audiences du BAPE. « *S'il y a un endroit où nous marquerons l'histoire dans la région, c'est dans le parc des Laurentides parce que c'est notre gouvernement qui construira la route à voies divisées* »².
- Invité du Cercle de Presse du Saguenay le vendredi 29 avril 2005, le ministre des Finances du Québec, M. Michel Audet, a affirmé que la signature de l'entente sur les infrastructures routières entre Québec et Ottawa rendait irréversible le doublement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides³.

¹ Radio-Canada - Saguenay Lac Saint-Jean, 11 mars 2005. Des audiences du BAPE pourraient retarder le projet de l'autoroute du parc des Laurentides.

² Journal Le Soleil, Avril 2005. Parc des Laurentides. «Notre gouvernement construira la route à voies divisées», assure Charest.

³ Radio-Canada - Saguenay Lac Saint-Jean, 29 avril 2005. Route 175 : Entente entre Québec et Ottawa.

C'est également l'avis de l'éditorialiste du Journal Le Soleil, Brigitte Breton : « *LE SOLEIL a déjà déploré le peu d'importance qu'accordent certains politiciens aux travaux du BAPE. Heureux d'annoncer la construction d'une route 175 à 4 voies pour rejoindre Québec et le Saguenay, ils ont agi comme si les audiences publiques et les conclusions de l'organisme ne pouvaient pas menacer le projet, ni modifier l'échéancier et les plans des travaux. Pire, il s'en est fallu de peu pour que le BAPE soit tassé dans le fossé* »⁴. L'AFQM pense donc que ce projet est un dossier politique dans lequel les dés sont pipés et les décisions prises d'avance. Néanmoins, l'AFQM a quand même décidé de déposer un mémoire afin de dénoncer la situation et d'influencer les recommandations qui émaneront des travaux de la Commission du BAPE. En effet, l'AFQM pense que le BAPE est un organisme vital au développement durable du Québec et a confiance en son impartialité quand viendra le temps d'émettre ses recommandations.

1. Le projet de doublement de la route 175 : un projet non justifié qui va à l'encontre du développement durable du Québec

Le gouvernement du Québec effectue depuis plusieurs mois une tournée régionale de consultation sur son plan de développement durable par l'intermédiaire du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs⁵. Au même moment, il annonce des investissements annuels de 1,3 milliard de dollars en moyenne d'ici 2007-2008 pour la rénovation et le développement du réseau routier du Québec, c'est près du double de ce qui avait été consenti annuellement entre 1994 et 2002⁶. De plus, il affirme que plusieurs travaux seront accélérés dès cette année, dont la route 175 entre Québec et Saguenay⁷. Est-ce là la vision du développement durable du gouvernement du Québec ? Développer de nouvelles infrastructures routières lorsque l'on sait que 37 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent directement du transport des personnes et des marchandises ? Pourtant, le gouvernement du Québec s'est engagé dès 1992 dans la lutte aux changements climatiques en adhérant à l'objectif et aux principes de la Convention de Rio et par la suite dans la mise en œuvre du Protocole de Kyoto en 2003⁸. Au Québec, on sait que l'augmentation des GES pourrait se traduire non seulement par une hausse des températures et des précipitations extrêmes comme des pluies diluviennes mais également entraîner des conséquences néfastes pour les populations, les écosystèmes et l'économie ainsi que des coûts importants pour s'y adapter.

Le gouvernement du Québec devrait plutôt agir, comme il en avait l'intention dans son plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques⁹, sur le transport des marchandises en

⁴ Journal Le Soleil, 24 mai 2005. Éditorial : Un BAPE durable.

⁵ Site Internet du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (Section sur le Développement durable) : <http://www.menv.gouv.qc.ca/developpement/2004-2007>

⁶ Finances Québec, avril 2005. Budget en bref 2005-2006. 35 pages

⁷ Ibid.

⁸ Site Internet du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (Section sur les Changements climatiques) : <http://www.menv.gouv.qc.ca/changements/inter.htm>

⁹ Ibid.

favorisant le transport intermodal rail-route et route-fleuve au lieu de construire une route à quatre voies divisées. En agissant ainsi, le gouvernement du Québec ferait d'une pierre deux coup : en plus de réduire les émissions de GES reliées au transport de marchandises, il améliorerait également la sécurité sur la route 175 puisque le pourcentage d'accidents impliquant un camion était de 42 % entre les kilomètres 60 et 84 entre 1998 et 2001¹⁰ et de 20 % entre les kilomètres 84 et 217 entre 2002 et 2003¹¹.

Le 22 mars 2005, l'Assemblée nationale adoptait à l'unanimité, le projet de loi n° 71 qui modifie la Loi sur les forêts. Le gouvernement du Québec amorçait ainsi un véritable virage forestier. Essentiel pour assurer la pérennité de la ressource forestière, ce virage sera bénéfique pour le développement durable des régions affirme-t-il. Ce virage forestier du gouvernement fait suite au rapport de la Commission Coulombe et impose une réduction de 20 % de la possibilité forestière, pour les années 2005 à 2008, des essences du groupe sapins, épinettes, pins gris et mélèzes (SEPM), cette diminution étant de 25 % sur le territoire où s'applique le régime forestier adapté de l'entente de la Paix des Braves, et de 5 % pour les autres essences¹². La Commission du BAPE devrait donc considérer cette baisse de 20 % qui viendra diminuer significativement le nombre de camions sur la route 175 puisque 69,8 % (expédition) et 99,9 % (réception) du transport par camionnage concernent le transport du bois¹³. Selon la même logique, la diminution du nombre de camions réduira le pourcentage d'accidents et augmentera la sécurité des usagers de la route 175. Il faudrait également considérer le nouveau calcul de possibilité forestière du ministère des Ressources naturelles et de la Faune qui risque fort d'amener une deuxième vague de diminution et ainsi diminuer proportionnellement le transport par camionnage sur la route 175. À cela, il faut ajouter que bon nombre des camions qui traversent le parc des Laurentides roulent à vide, soit 44,4 % et 31,4 % vers le nord et le sud respectivement¹⁴. Il faudrait peut-être voir à optimiser le transport routier des marchandises sur la route 175 avant de penser à doubler ses voies de circulation !

Sur le plan social, le projet est loin d'être justifié puisque la population du Saguenay — Lac-Saint-Jean diminuera de 287 000 à 265 000 habitants entre 2001 et 2021. Ainsi, la perte de 22 000 habitants qui surviendra dans la région administrative en vingt ans s'explique principalement par la décroissance prévue dans cette MRC¹⁵. De plus, aucune donnée statistique n'a été présentée par le promoteur quant à l'implication du comportement des usagers dans les taux d'accidents. Nous pouvons avancer que plusieurs des accidents qui surviennent sur la route 175 pourraient être dus à des excès de vitesse ou même des états éthyliques avancés. À cette question, le MTQ a répondu, lors des présentes audiences, qu'il n'avait pas ce genre de statistiques et que c'était la Sûreté du Québec qui pourrait éventuellement répondre à cette

¹⁰ Dessau-Soprin inc, 2003. Étude d'impact sur l'environnement. Projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre les kilomètres 60 et 84. Rapport final.

¹¹ Transports Québec, 29 novembre 2004. Projet de l'axe routier 73/175. Amélioration de la route 175 à 4 voies et à chaussées séparées du km 84 au km 227. Directions de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau.

¹² Site Internet du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Section sur le Virage dans la gestion de la forêt publique) : <http://www.mrn.gouv.qc.ca/forets/virage/virage-pgaf.jsp>

¹³ Ministère des Transports du Québec. Transport interrégional des marchandises, avril 2005, 9 pages.

¹⁴ Ministère des Transports et coentreprises BUC. Rapport final des besoins et des solutions. Volume 2, mai 1999, 138 pages, annexes et cartes.

¹⁵ Institut de la statistique du Québec. Direction des statistiques sociodémographiques. Esther Létourneau et Normand Thibault. Tél. : (418) 691-2406

question. L'AFQM pense que cette question est primordiale lorsqu'on parle de sécurité routière. Prenons l'exemple de la dernière tragédie survenue sur la route 175 : « *La pire tragédie est survenue la nuit dernière dans la réserve faunique des Laurentides, alors qu'une violente collision frontale a fait cinq morts [...] La Sûreté du Québec enquête sur cette tragédie. L'hypothèse que le conducteur de la voiture se soit endormi est étudiée par les enquêteurs, qui tenteront en outre de déterminer si la vitesse et l'alcool auraient pu être en cause dans l'accident.* »¹⁶. La cause de cet accident est donc encore inconnue. Si l'on veut effectuer une analyse éclairée du projet proposé par le MTQ, il faudrait obtenir ces données statistiques afin de déterminer si c'est la route 175 qui est dangereuse ou bien si c'est le comportement des automobilistes qui pourrait être en cause. On sauverait sûrement de nombreuses vies en augmentant la surveillance, incluant des contrôles de vitesse pour les camions et les autobus, et en sensibilisant les usagers de la route 175 qui roulent, en moyenne, à 108 km/heure¹⁷ alors que la vitesse permise est limitée à 90km/heure. Le ministre Michel Després ouvre d'ailleurs la voie à l'utilisation des radars-photos (cinémomètres photographiques) pour contrer la vitesse excessive, une recommandation émanant de la Table de concertation sur la vitesse. Avec près de 200 morts annuellement – et quelque 5 000 blessés –, la vitesse demeure, après l'alcool, la deuxième cause de décès sur les routes du Québec¹⁸. Avec de telles statistiques, nous sommes en droit de nous questionner sur la légitimité du doublement de la route 175 ! De plus, l'AFQM pense que les usagers de la route 175 se sentiraient plus en sécurité si le projet est réalisé et, du même coup, augmenteraient leur vitesse et, avec elle, le risque d'accidents et le nombre de morts.

Sur le plan économique, l'AFQM pense que le projet n'est nullement justifié. En effet, il n'existe aucune étude démontrant l'essor économique d'une région suite à la construction d'une autoroute. Le seul apport économique que le projet peut générer au Saguenay – Lac Saint-Jean, ce sont les contrats pour la construction de la route. Il faut considérer que cet apport économique sera de courte durée et qu'il est très loin de constituer une garantie de développement pour cette région. Cet argument nous apparaît futile et ne peut nullement justifier à lui seul une dépense de plus de 700 millions de dollars. De plus, seul le coup de construction du doublement de la route 175 est présenté par le promoteur. Qu'en est-il des coûts d'entretien que devront assumer nos enfants et nos petits-enfants ? Il y aurait lieu d'évaluer et de comptabiliser les coûts d'entretien sur l'ensemble de la durée de vie de l'infrastructure et de s'interroger sur la capacité à payer de telles infrastructures par les générations futures. Le MTQ avance également l'argument relié à l'économie du coût d'un décès sur la route au montant de 3,5 millions de dollars¹⁹. À notre sens, ce n'est pas véritablement un argument économique mais plutôt une question de sécurité. L'AFQM pense qu'en apportant des améliorations ponctuelles à la route 175 (correction des courbes, atténuation des pentes, amélioration de la visibilité, ajout de voies auxiliaires pour les véhicules lents dans les pentes, aménagement de voies de dépassement, etc.), comme le

¹⁶ Site Internet LCN, 14 mai 2005. Au moins neuf morts. Début de fin de semaine tragique sur les routes du Québec. <http://lcn.canoe.com/lcn/infos/faitsdivers/archives/2005/05/20050514-074208.html>

¹⁷ BAPE, 2005, Projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 : Transcription des séances publiques.

¹⁸ Journal Le Soleil, 19 mai 2005. Michel Després jongle avec l'idée du radar-photo.

¹⁹ BAPE, 2005, Projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 : Transcription des séances publiques.

recommandent les études d'opportunité réalisées par le passé²⁰, on pourrait non seulement réduire grandement ce coût mais également sauver des vies humaines !

²⁰ Coentreprise BUC, 1999, Construction d'une route à chaussées séparées dans la réserve faunique des Laurentides : Étude d'opportunité : Vol. 1, Sommaire exécutif, Transports Québec, Québec, 22 p.

2. Le Parc de la forêt ancienne du mont Wright

Une volonté de conservation

Il faut partir de l'origine du Parc pour comprendre l'ampleur de la vocation qui lui a été accordée. En 1842, un militaire écossais nommé Thomas Wright, acquit du colonel Wolff une grande terre de 190 ha, située à Stoneham. La famille Wright s'y établit et subvenait à ses besoins en exploitant la terre de manière artisanale. En 1972, le dernier héritier de la famille Wright légua sa propriété à la municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury à condition que cette dernière en fasse un parc de conservation. Ce n'est qu'en 1979 que la municipalité a finalement pris possession du territoire, en raison de l'existence d'un autre testament destiné à un exploitant forestier du coin. La Cour suprême du Canada rendit son jugement en faveur de la municipalité, jugement qu'elle fondait sur le caractère propre de la véritable dernière volonté de Sydney Wright : faire de ce territoire un parc public à la mémoire de sa famille. **Dans cette optique et devant le jugement de la Cour suprême du Canada, il est primordial d'assurer la conservation de ce site exceptionnel. Ainsi, il est essentiel de compenser ou d'empêcher les pertes de territoire de ce parc pour respecter la dernière volonté de Sydney Wright ainsi que le jugement de la Cour suprême.**



*Extrait du testament
de Sydney Wright*

Le territoire du mont Wright a été reconnu comme écosystème forestier exceptionnel (EFE) en 1997 par le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs. Il s'agit plus spécifiquement de deux forêts anciennes qui désignent des peuplements qui n'ont pas été

modifiés par l'Homme, qui n'ont subi aucune perturbation majeure récente et dans lesquels on trouve de très vieux arbres. Les peuplements anciens identifiés sur le site sont tous deux âgés de plus de 300 ans. Sur des terres privées, la conservation des EFE se fait sur une base volontaire car le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) ne dispose d'aucun outil juridique lui permettant d'appliquer une protection légale. Pour assurer la conservation de ces deux écosystèmes et pour assurer le maintien de l'intégrité écologique de l'ensemble du Parc, la municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury et l'Association forestière Québec métropolitain ont évalué l'éventualité de faire reconnaître le site comme réserve naturelle en milieu privé. Malheureusement, la législation actuelle ne prévoit pas cette possibilité pour les municipalités, ce qui semble être une lacune constatée par le ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Selon ce même ministère, leur équipe réfléchit actuellement à cette problématique afin de créer un statut permettant d'assurer la conservation à long terme de ces espaces en milieu municipal²¹. Ainsi, ce statut aurait éventuellement permis d'empêcher la construction de la route à l'intérieur des limites du Parc. Pourquoi permettre la construction d'une route dans un parc municipal de conservation qui a une très grande valeur écologique alors qu'il est interdit de franchir les limites d'un Parc national? Ces aberrations ne contribuent aucunement à encourager les actions volontaires de conservation en milieu privé qui sont pourtant supposées être un objectif important du MDDEP dans sa Stratégie sur les aires protégées.

De ce fait, les terrains au nord du Parc, qui ont été prévus par le MTQ en compensation des superficies perdues, ne sont pas aussi intéressants que ceux qui seront perdus en raison de leur localisation sur le site. En effet, actuellement, aucun aménagement n'est présent sur la portion nord du Parc et aucun aménagement n'y est prévu dans le futur. Bien que la proposition du MTQ apparaisse intéressante du point de vue de la superficie (10 ha), **il serait opportun de prévoir une compensation permettant d'acquérir des terrains présentant une plus grande valeur écologique afin de les intégrer au parc et de les mettre en valeur.** L'acquisition de ces terrains pourrait également servir à compenser les pertes de jouissance dues à l'augmentation du bruit et à la défiguration du paysage à partir du sommet du mont Wright qui représente le point de vue majeur du site. De plus, il serait également opportun de réduire le terre-plein central à 4,8 mètres avec muret de béton vis-à-vis du mont Wright afin de minimiser l'empiètement sur le parc comme le prévoit le MTQ à d'autres endroits sur la route 175²².

La mise en valeur de ce site unique

Le Parc municipal de la forêt ancienne du mont Wright est la propriété de la municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury. La volonté de protéger la forêt ancienne du mont Wright et le désir de la rendre accessible au public peuvent sembler contradictoires. C'est pourtant le défi que relèvent la municipalité et l'AFQM depuis 2002 avec le soutien technique et financier de plusieurs partenaires pour assurer la conservation et la mise en valeur de ce parc qui renferme deux écosystèmes forestiers exceptionnels. Ses caractéristiques et son historique en font un site unique et tout à fait remarquable dans la région de la Capitale-Nationale.

²¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Communication personnelle.

²² Ministère des Transports du Québec, avril 2005. Plan de présentation du projet d'aménagement de la route 175 à 4 voies et à chaussées séparées du km 60 au km 227, 24 pages.

Liste des partenaires :

- Association forestière Québec métropolitain
- Municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury
- Société des sentiers de la Capitale-Nationale
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier et expertise en termes d'EFE)
- Ministère de l'Environnement dans le cadre du programme Action-Environnement
- Fondation Hydro-Québec pour l'environnement
- Fondation de la faune du Québec
- Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale nationale
- Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade
- Club de montagne et d'escalade de Québec
- Club d'escalade familial et sportif de Québec
- Société d'histoire de Stoneham

Face à tous les efforts et tous les investissements réalisés à ce jour pour mettre en valeur et conserver le parc du mont Wright, il est primordial que le promoteur compense l'ensemble des pertes et des dégradations encourues dans le parc et engendrées par la réalisation de son projet.

Pensons, notamment :

- à la relocalisation du stationnement;
- à la relocalisation de l'entrée du Parc;
- au réaménagement du sentier des Wright;
- à la relocalisation du point de vue sur le village de St-Adolphe qui sera défiguré par le passage d'un important échangeur au-dessus de la rivière des Hurons;
- à la réalisation d'un nouveau panneau d'accueil;
- à la réimpression et la correction de tous les documents promotionnels et d'information réalisés à ce jour;
- à la modification du site Internet;
- etc.

Il est à noter que les investissements totalisent jusqu'à ce jour plus de 400 000 \$, ce qui démontre bien l'ampleur des efforts qui ont été consentis pour la mise en valeur et la conservation de ce parc (voir pièce DC4).

En effet, depuis l'été 2002 et durant l'été 2004, plusieurs sentiers ont été réaménagés et d'autres ont été créés tout en respectant le milieu naturel. Les tracés des nouveaux sentiers ont d'ailleurs été validés par la direction de l'environnement forestier du MRNF afin de s'assurer d'éviter les zones les plus sensibles des écosystèmes forestiers exceptionnels présents sur le site. Des panneaux d'interprétation ont également été réalisés afin de sensibiliser les gens à l'importance de

conserver ces écosystèmes forestiers exceptionnels. Afin de protéger l'équilibre écologique du site et d'assurer la sécurité des utilisateurs, une réglementation et un zonage du parc ont été mis en place en 2004. Des activités de sensibilisation (journée d'animation, visites guidées, rallye forestier, brochure d'information, articles dans des journaux ou revues, etc.) ainsi que l'aménagement d'infrastructures ont également été réalisés durant cette même année. De plus, des inventaires fauniques et floristiques ont été menés afin de compléter les données existantes sur le site. Les inventaires fauniques ont conduit, en 2004, à la réalisation d'un plan d'aménagement faunique qui permettra de conserver le caractère particulier de cette forêt tout en permettant de maintenir la biodiversité associée à ce type d'habitat en favorisant la présence de différentes espèces fauniques et la survie de leurs populations. Enfin, une brigade verte a été mise en place afin de sensibiliser les utilisateurs au respect de la réglementation et d'émettre des constats d'infraction lorsque nécessaire. Toutes ces mesures et tous ces efforts sont le fruit d'un important travail réalisé par de nombreux intervenants.

L'accessibilité au Parc

Plusieurs milliers de personnes par année visitent ce site unique dans la région depuis son ouverture officielle. La population s'intéresse grandement au Parc et le succès des visites guidées le démontre bien. Entre autres, c'est plus de 750 personnes en seulement un an qui ont participé ou qui participeront d'ici le mois d'août 2005 aux visites guidées organisées par l'Association forestière Québec métropolitain. De ce nombre, 570 personnes sont résidentes de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury dont 515 sont des jeunes de l'école du Harfang-des-Neiges et du Camp de jour de Stoneham. C'est dire que le parc constitue un bien des plus précieux pour nos générations futures !

L'accès au site est donc un élément incontournable qui devra être optimisé au maximum si la construction de la nouvelle route a lieu. Les accès devront être pensés autant pour les automobilistes que pour les piétons et les vélos. En effet, il faut penser autant aux visiteurs de l'extérieur qu'aux citoyens qui utilisent le Parc. **Un lien piétonnier passant sous ou au-dessus de la nouvelle route 175 et de son ancienne emprise et permettant d'accéder à la portion ouest du parc du mont Wright devrait être aménagé.** Ce passage devrait permettre uniquement le passage des piétons et des vélos afin de respecter les objectifs de conservation du Parc. Un stationnement pour vélo serait alors prévu à l'entrée de la portion est du Parc étant donné que le vélo y est interdit. **Finalement, l'accessibilité devra également être facilitée durant la réalisation des travaux pour ne pas nuire aux nombreux utilisateurs du Parc.**

La visibilité du Parc

Actuellement, la visibilité du Parc à partir de la route 175 est très bonne étant donnée que l'accès donne directement sur la route. **Ainsi, il sera nécessaire d'assurer la visibilité du site par l'installation gratuite de panneaux touristiques bleus sur la route 175. De plus, la visibilité locale devra aussi être considérée.**

Conclusion : le parc de la forêt ancienne du mont Wright, un lieu unique à conserver

Le projet de protection et de mise en valeur du mont Wright constitue un projet novateur et remarquable car il vise la protection d'écosystèmes forestiers exceptionnels en milieu privé. Étant donné qu'il n'existe aucune mesure légale visant à assurer la protection de ces écosystèmes en

milieu privé, la municipalité se démarque en assurant la conservation des éléments particuliers de la forêt ancienne du mont Wright et indispensables au maintien de la diversité biologique du Québec. Il faut souligner que les écosystèmes forestiers exceptionnels que l'on retrouve au mont Wright sont des forêts anciennes qui sont très rares au Québec. En effet, dans le sud de la province, la plupart des forêts ont été considérablement affectées par la colonisation, puis par l'urbanisation. Plus au nord, ce sont les épidémies d'insectes et les feux qui les ont raréfiées. Ainsi, préserver les écosystèmes forestiers exceptionnels contribuent à maintenir une composante cruciale de la diversité biologique du Québec. L'historique du mont Wright est également un élément remarquable qui a contribué à la conservation de ce site exceptionnel grâce à la volonté des frères Wright et leur passion pour leur terre familiale.

De plus, chacune des interventions et chacun des aménagements ont été réalisés dans un souci particulier de l'environnement et a impliqué l'expertise de professionnels afin de valider les choix d'aménagements. Le développement de sentiers pédestres « verts », l'implantation d'une brigade verte, l'aménagement sécuritaire des lieux d'escalade, la sensibilisation et les activités d'interprétation ne sont que des exemples d'actions qui ont permis la conservation et la mise en valeur du parc de la forêt ancienne du mont Wright.

Ce projet se démarque également par une grande concertation et une implication de nombreux partenaires du milieu. La volonté de protéger la forêt ancienne du mont Wright et le désir de la rendre publique constituent tout un défi que l'AFQM et ses partenaires ont réussi à relever depuis l'année 2002. Le parc permet donc au public de profiter et de découvrir cet espace naturel remarquable dans une optique de maintien de l'intégrité écologique.

Il est donc inconcevable que des projets autoroutiers développés à l'encontre même des principes de développement durable viennent ruiner plusieurs efforts de mise en valeur et de conservation de ce site unique.

3. La problématique de la grande faune

La problématique de la grande faune est un aspect très important à prendre en compte. En effet, la réserve faunique des Laurentides est un territoire où persiste une problématique d'accidents routiers avec la grande faune et particulièrement avec l'orignal²³. La densité est très élevée soit 2,2 orignaux/10 km² jusqu'à 8 orignaux/10 km² dans certains secteurs et va en augmentant grâce au plan de gestion de l'orignal^{24 25}. De 1990 à 2002, il y a eu, au total, 754 accidents impliquant

²³ Grenier, P., 1974, Orignaux tués sur la route dans le parc des Laurentides, Québec. De 1962 à 1972. *Le naturaliste canadien*, 101 : 737-754.

²⁴ St-Onge, S., R. Courtois et D. Banville (éd.), 1995. Inventaires aériens de l'orignal dans les réserves fauniques du Québec, Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la faune et des habitats, Service de la faune terrestre, 109 p.

²⁵ Dussault, C., 2002. Influence des contraintes environnementales sur la sélection de l'habitat de l'orignal (*Alces alces*). Thèse de Ph. D. Université Laval. Québec.

l'original pour une moyenne d'environ 50 accidents par année²⁶. De plus, sur certaines sections de la route 175, les accidents avec la grande faune représentent plus de 50 % de l'ensemble des accidents. L'élargissement de la route ne contribuera certainement pas à réduire ce nombre. En effet, Dussault *et al.*²⁷ mentionnent « *qu'il est probable que la quantité de déglacant utilisée en hiver et que le trafic routier et la vitesse des véhicules augmenteront avec le nouvel aménagement de la route 175, ce qui pourrait aggraver la situation* ». Ainsi, l'élargissement de la route 175 risque d'augmenter les collisions reliées à la grande faune. **Ainsi, il serait intéressant de calculer la valeur des vies qui seront perdues en raison des collisions additionnelles avec la grande faune. Le coût élevé d'une route à 4 voies divisées est-il, dans ce cas, justifié ou faudrait-il penser à une option moins coûteuse élaborée dans une optique de développement durable ?**

Il est à noter que plusieurs études démontrent qu'aucune variable décrivant l'aspect de la route (sinuosité, vallonement, etc) n'a pu être reliée aux accidents routiers avec la grande faune et que la majorité des accidents se produisaient dans les portions rectilignes^{28 29}. Ainsi, la configuration de la route actuelle n'est donc pas la cause des accidents routiers reliés à la grande faune. Par contre, l'élargissement de la route contribuera à l'augmentation de ces accidents routiers.

Les aménagements proposés dans l'étude d'impact pour minimiser les risques d'accidents reliés à la grande faune ne sont malheureusement pas encore entièrement validés et leur efficacité est encore incertaine. En effet, le projet de recherche en cours dans la réserve faunique des Laurentides a pour objectif de vérifier expérimentalement l'efficacité des aménagements effectués par le MTQ. Comment peut-on proposer ces mesures d'atténuation sans être certain de leur efficacité? Bien sûr, les résultats préliminaires suggèrent que la clôture électrique est efficace. Cependant, il faudrait attendre les résultats finaux avant de mettre en place ces installations. Les passages à faune semblent être une mesure qui a été démontrée dans plusieurs endroits. **Il faudrait donc en prévoir un nombre plus élevé car les passages prévus ne sont pas suffisants. Cette mesure contribuerait grandement à réduire l'effet de fragmentation de l'habitat comparativement aux clôtures électriques qui confinent la grande faune sur une grande portion de territoire.**

4. La prise en compte de l'intégrité écologique du Parc national de la Jacques-Cartier

Les limites du Parc

Le premier élément concernant le maintien de l'intégrité écologique du Parc national de la Jacques-Cartier qui s'avère incontournable concerne **le respect intégral des limites du Parc national de la Jacques-Cartier.** En effet, nous avons plusieurs inquiétudes à ce sujet en raison des commentaires émis par M. Le Rouzès du ministère du Développement durable, de

²⁶ Dussault, C, M. Poulin, J-P. Ouellet, R. Courtois, C. Laurian, M. Leblond, J. Fortin, L. Breton et H. Jolicoeur, 2005, Existe-t-il des solutions à la problématique des accidents routiers impliquant la grande faune?, *Le naturaliste canadien*, 129 : 57-62.

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid.

²⁹ Joyce, T.L. and S.P. Mahoney, 2001. Spatial and temporal distributions of moose-vehicle collisions in Newfoundland. *Wildlife Society Bulletin*, 29 : 281-291.

l'Environnement et des Parcs lors de l'audience publique tenue le 21 avril 2005. En effet, M. Le Rouzès mentionne : « ...dans l'étude d'impact qui a été préparée par Genivar et Tecsub, cette route-là oscille, l'emprise prévue oscille à la fois dans le parc et à l'extérieur du parc, mais ce que j'ai constaté, c'est que cette route-là, en fait, était construite un peu à même le parc de la Jacques-Cartier. ». De plus, il mentionne plus tard « qu'à ce moment-ci, on ne peut être sûr de rien car les plans et devis définitifs ne sont pas faits », Une grande incertitude plane donc au niveau du respect des limites du parc même si le MTQ prétend avoir pris entente avec les autorités du Parc et avoir les autorisations nécessaires. Existe-t-il une entente ou une autorisation écrite qui le prouve? N'est-il pas du ressort du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'effectuer une telle entente et de s'assurer du respect des limites du parc? De plus, sur le tracé de l'étude d'impact, il est inscrit « limites approximatives » du parc. Comment peut-on ne pas être certain des limites du parc quand celles-ci ont été établies par un arpenteur géomètre ? Voici encore un élément qui démontre la faiblesse de l'étude d'impact. De surcroît, les plans définitifs vont-ils être basés sur ces limites approximatives ?

Nos inquiétudes sont légitimes face aux nombreuses imprécisions et aux contradictions entre les interventions des différents ministères. De plus, quand on sait que le MTQ a déjà failli au respect des limites du Parc en effectuant dernièrement des travaux d'implantation de la route à l'intérieur de ces limites³⁰, ces inquiétudes sont d'autant plus justifiées. Cet acte illégal n'a cependant pas été crié sur les toits et le MTQ a seulement pris l'engagement verbal de ne plus recommencer. Peut-on vraiment se fier à cet engagement verbal ? **Il sera absolument nécessaire de suivre à la trace les travaux effectués le long du Parc national de la Jacques-Cartier afin de s'assurer de l'intégrité du Parc.**

On sait que le Québec accuse un retard notable en termes d'aires protégées et les nombreux efforts déployés pour atteindre une superficie de 8 % d'aires protégées ne devraient pas être réduits en empiétant sur les superficies déjà protégées.

Le ruisseau Taché

La déviation du ruisseau Taché est un élément important des impacts de la route sur la biodiversité. De plus, l'aménagement de l'échangeur proposé ne s'harmonise aucunement avec les objectifs d'un parc de conservation. **Nous croyons qu'il faut absolument revoir tous les aménagements proposés au niveau de l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier pour éviter de déplacer et reconstruire ce cours d'eau.** Cette déviation représente une perte d'habitat notable qu'il est difficile de compenser. En effet, aucun aménagement ou reconstruction d'un cours d'eau ne peut compenser un milieu à l'état naturel. Il est également important de souligner que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas Mulcair, a fait dernièrement l'annonce que le principe d'aucune perte nette pour les milieux humides serait désormais appliqué dès 2006. **Nous demandons donc que ce principe soit respecté à priori pour ce qui est du ruisseau Taché et qu'il ne soit donc pas déplacé et reconstruit afin d'éviter des pertes de biodiversité considérables.**

³⁰ Table d'harmonisation du Parc national de la Jacques-Cartier. Compte-rendu de la rencontre du 24 mars 2005.

La traverse pour la grande faune

La localisation de la traverse prévue pour le passage de la grande faune, vis-à-vis de l'entrée du Parc de la Jacques-Cartier, au niveau du ruisseau Taché (où il sera dévié), ne semble pas optimale. En effet, à cet endroit, une route secondaire sera créée pour accéder au parc et les orignaux auront donc à traverser cette petite route avant de pouvoir accéder au passage pour la faune. Ainsi, lors des périodes fréquentes de grande concentration touristique au Parc, les orignaux n'emprunteront pas ce passage (le seul au niveau du Parc!) qui sera difficile d'accès et situé dans un milieu très fragmenté et très achalandé par les voitures. **La configuration est donc à revoir ainsi que l'ensemble des aménagements proposés à l'entrée du Parc.**