

Communiqué Pour diffusion immédiate

Le rapport du BAPE sur la route 175 : *Une prière face à des tendances inéluctables*

Québec, le 4 août 2005. ----- « Le rapport du BAPE sur le projet d'une route à quatre voies divisées entre Québec et Saguenay suppose une série de préconceptions et d'espoirs, et ignore l'ensemble des données factuelles suggérant que des améliorations ponctuelles à la route constitueraient l'option à prôner », conclut Charles-Antoine Drolet de l'UQCN à la lecture du rapport rendu public aujourd'hui. « La Commission elle-même est explicite. Elle montre bien le fait que les dés étaient pipés dès le départ, avec le jugement des membres qui repose sur la diminution des décès liés à des collisions frontales sur une route à quatre voies. Un tel objectif au départ rendait les audiences inutiles, de conclure M. Drolet.

Pour l'UQCN, selon une lecture du rapport qui lui paraît objective et lucide, les commissaires du BAPE ont (i) présumé, sans avoir reçu la moindre preuve ou information en ce sens, qu'une route à quatre voies générerait presque automatiquement un certain développement régional, (ii) conclu que le temps de passage d'un camion diminuerait et que la vitesse moyenne de traverse augmenterait, (iii) jugé l'élargissement de route nécessaire pour rencontrer les débits prévus pour 2016, en présumant la route élargie contrerait l'exode de 30 % de la population prévue par le gouvernement d'ici là) et stimulerait une plus grande affluence de camions, (iv) espéré que le gouvernement regarde la question des transports et de leur rôle dans le respect du Protocole de Kyoto en acceptant que l'avenir du Saguenay dépende du camionnage qui viendra par la nouvelle route et (v) laissé au gouvernement le soin de voir si lui et ses successeurs auront les ressources pour construire et entretenir de telles routes, non seulement sur la 175 mais sur l'ensemble du réseau routier québécois où les collisions frontales arrivent à une fréquence similaire dont la 138.

En dépit de la démonstration faite par l'UQCN que le ministère des Transports est actuellement incapable de maintenir dans un état acceptable le réseau routier actuel, les commissaires proposent, en plus de la construction dont les coûts sur sa durée de vie risquent de s'élever à plus de 2 milliards \$, une série de mesures de contrôle pour sécuriser la circulation routière aujourd'hui inexistante. Mesures de contrôle qui justifient la construction de la route à voies divisées. La limite de vitesse largement dépassée par les usagers aura selon les commissaires, tendance à augmenter sur la nouvelle route. se (à quoi, devant le 110 km/heure qui est courante actuellement ?) (i) qu'il faudra contrôler dans le respect de la vitesse affichée, alors qu'un tel contrôle aujourd'hui contribuerait clairement à une atteinte partielle de leur objectif, la réduction des collisions frontales, (ii) qu'il faut un aménagement forestier aux abords de la route qui vont plus loin que celui préconisé, et qui est loin de rentrer dans les orientations et les priorités du ministère des Ressources naturelles et (iii) qu'il faut d'importantes mesures de contrôle et de surveillance de tous les impacts prévisibles ou possibles sur les écosystèmes aquatiques alors que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ne parvient pas à contrôler la multitude des infrastructures actuelles.

L'UQCN note avec satisfaction que le dernier chapitre du rapport, portant sur le transport des marchandises et l'intermodalité, va clairement dans le sens de ses propositions, mais laisse à plus tard une analyse de la façon d'éviter que le transport par camion ne soit favorisé. L'objectif d'éviter les collisions frontales semble avoir réglé toutes les autres questions.