

L'échangeur Montgomery à Philipsburg et son impact sur le chemin Saint-Armand

– Problématique et proposition –

Aussi : le rôle du BAPE dans un contexte de développement durable

EN ANNEXE

**Rectifications et complément d'information
concernant la documentation déposée par le ministère des Transports du Québec
en réponse aux questions 8 et 9 du document DQ5**

Mémoire présenté à Saint-Sébastien le 15 décembre 2005
devant la Commission du BAPE
sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35
entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
par Jean Trudeau, citoyen de Saint-Armand (Québec)

(Annexe ajouté le 20 décembre 2005)

Madame la Présidente,
Madame la Commissaire,

En présentant une requête le 29 octobre dernier pour que soient tenues des audiences publiques portant sur le parachèvement de l'autoroute 35, mon intention était de porter à votre attention et à l'attention de mes concitoyennes et concitoyens de Saint-Armand l'impact qu'aura l'échangeur sud sur le chemin Saint-Armand et la rue Quinn.

J'étais notamment motivé par une consultation tenue dans notre municipalité, en 2003, dans le cadre du Pacte rural, dans laquelle il était proposé de détourner la circulation lourde de nos villages. Ma requête faisait état des craintes que m'inspire la bretelle qu'on prévoit construire en aval de cet échangeur, spécifiquement prévue pour faciliter l'accès du chemin Saint-Armand aux fardières chargés de billes de bois en provenance de la Nouvelle-Angleterre.

J'y faisais part du fait que l'utilisation actuelle du chemin Saint-Armand par ces transporteurs est une anomalie qui dure depuis trop longtemps. C'est une anomalie, compte tenu de la configuration que cette 'route de campagne' se marie parfaitement aux méandres et au relief de nos paysages et qu'il faut absolument en conserver l'intégrité. C'est une anomalie compte tenu aussi qu'il s'agit d'un secteur à vocation résidentielle et agricole mais aucunement industrielle. Compte tenu enfin que la route traverse des lieux ayant une grande valeur patrimoniale (notamment l'église United érigée en 1819), une zone écologique sensible (le Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg) et un paysage bucolique où aiment folâtrer l'été les amateurs de vélo. Et je vous laisse imaginer ce qu'en pensent les résidents qui se sont installés en bordure du chemin Saint-Armand à la recherche de tranquillité, les habitants du paisible village de Saint-Armand qu'il traverse et les âmes des deux cimetières qui aimeraient bien y reposer en paix. **C'est une anomalie que l'on doit corriger et non perpétuer par la construction de la bretelle prévue dans l'échangeur sud.**

Depuis la présentation de cette requête, j'ai beaucoup appris grâce à l'information mise à notre disposition par l'intermédiaire de votre Commission. J'ai d'abord appris que, malgré sa « valeur patrimoniale exceptionnelle », l'église United ne faisait l'objet d'aucune protection légale officielle. J'ai aussi appris que le *Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg* n'était pas non plus véritablement protégé par l'un ou l'autre de nos gouvernements, malgré ce que laisse supposer son nom de Refuge.

Allant d'étonnement en étonnement, j'ai également constaté, en parcourant le document du MTQ *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations*, que le chemin Saint-Armand n'y est mentionné nulle part. Même pas dans le chapitre sur les caractéristiques et les déficiences du système routier où l'on traite de la capacité portante des structures : or, il y a deux ponts sur le chemin Saint-Armand dont on vient de

renforcer, avec des lisses métalliques, les parapets de béton en train de se désagréger. Même pas dans la section où l'on traite de l'état des chaussées : celui du chemin Saint-Armand est lamentable. Je comprends pourquoi le chemin Saint-Armand se détériore depuis qu'on nous a dit ici même que chaque passage de camion équivalait à celui de 35 000 automobiles; puisqu'au moins 50 camions y passent chaque jour selon les chiffres du MTQ, c'est donc l'équivalent de 175 000 automobiles par jour... Le plan n'en parle même pas lorsqu'il est question de la géométrie sécuritaire des routes : impossible donc de savoir si le chemin Saint-Armand respecte les normes nécessaires pour que puissent y circuler des semi-remorques. Le chemin Saint-Armand est pourtant une route collectrice appartenant au ministère des Transports...

Et je n'étais pas encore au bout de mes surprises car *le bouttt du bouttt* arriva à la période de questions, lors de la dernière assemblée publique du Conseil municipal de Saint-Armand. Notre maire, Monsieur Réal Pelletier, camionneur de son métier, nous a alors appris que, -- je ne me souviens plus trop pour quelle raison --, il ne sera jamais possible d'empêcher les routiers d'emprunter le chemin Saint-Armand.

Ç'a pris un certain temps, mais j'ai fini par comprendre, madame la Présidente. J'ai fini par comprendre qu'il fallait que je laisse tomber mes prétentions alarmistes et que je m'incline devant le statu quo. J'ai même passé à un doigt de laisser tomber ma requête. Eh bien non! Non car je ne crois pas que la chance continuera indéfiniment à nous éviter une catastrophe routière sur le chemin Saint-Armand. Non, parce que si cela arrivait, je ne me pardonnerais pas d'avoir aujourd'hui déclaré forfait. Non parce que je crois qu'il existe une alternative avantageuse et faisable, pour autant que le ministère des Transports et la municipalité se mettent d'accord pour la réaliser.

Tout en respectant la position officielle du Conseil municipal de Saint-Armand, je maintiens ma demande pour que le MTQ analyse la possibilité de construire une route alternative adaptée au camionnage au nord de Saint-Armand. Cela pourrait se faire sans trop de bouleversement. D'abord en améliorant les chemins qui existent déjà à la hauteur de l'échangeur nord projeté dans le secteur des carrières (partie des chemins du Moulin, Morgan et Saint-Henri) Il suffirait d'ajouter les quelques kilomètres qui manquent pour aboutir à la route 235. On pourrait ainsi redonner la tranquillité aux résidents du chemin Saint-Armand, améliorer leur sécurité en y interdisant le camionnage en transit et améliorer leur qualité de vie, tout en offrant aux entreprises de camionnage une route enfin adaptée aux poids lourds. Vous aurez reconnu là les objectifs mêmes que poursuit le ministère des Transports avec son projet de parachèvement de l'autoroute 35. De plus, quelque chose me dit que la SAAQ apprécierait la chose, surtout les jours d'ouverture du poste de contrôle routier prévu entre les échangeurs sud et nord, car il serait alors impossible pour un routier de se défiler via le chemin Saint-Armand...

J'aimerais profiter de l'occasion, si vous me le permettez, madame la Présidente et madame la Commissaire, pour vous remercier ainsi que votre personnel de nous avoir permis de vivre, à chacune des séances de la Commission une expérience profondément démocratique. Une expérience caractérisée par l'écoute et le respect dont vous avez fait preuve auprès de tous les intervenants, spécialistes aussi bien que citoyens. Merci également pour avoir rendu disponible et compréhensible, toute l'information pertinente concernant les multiples aspects du projet. Feriez-vous en sorte que nous puissions avoir accès par Internet à ces milliers de pages d'ici à ce que le projet voit le jour, c'est-à-dire au moins jusqu'en 2012?

En terminant, j'émettrai ce qui est à la fois un regret et un souhait. Je regrette en effet que l'aboutissement de votre mandat doive se limiter à faire part au ministre de nos adhésions, mais surtout de nos dissensions face au projet. C'est un regret qui est en même temps un souhait : le mandat d'une commission comme la vôtre, dans la foulée du développement durable, devrait vous conférer le pouvoir de pousser plus loin le processus démocratique, si bien amorcé pendant ces audiences. Vous pourriez ainsi amener les opposants à élaborer des formules de consensus que vous pourriez ensuite mettre de l'avant dans votre rapport au Ministre. Jouer en quelque sorte un rôle de conciliateur lorsque le milieu est divisé, comme c'est le cas actuellement quant au tracé à privilégier dans la zone inondable de la baie Missisquoi.

Merci de votre attention.

Jean Trudeau
730, chemin Saint-Armand
Saint-Armand (Québec)
J0J 1T0

450-248-3740
jean@esm.qc.ca

Créateur des sites
Saint-Armand-sur-le-Web : <http://saint-armand.esm.qc.ca>
Ici la baie Missisquoi du lac Champlain : <http://baiemissisquoi.esm.qc.ca>

ANNEXE

Rectifications et complément d'information concernant la documentation déposée par le ministère des Transports du Québec en réponse aux questions 8 et 9 du document DQ5

DQ5-1 (Question 8)

Ma requête initiale du 29 octobre 2005 visait à ne conserver de l'échangeur sud à Saint-Armand que le pont d'étagement, donc à éliminer les accès à l'autoroute à ce niveau tout en gardant l'autoroute encaissée sous le chemin de traverse, la rue Montgomery. Le lien physique entre les deux parties de Philipsburg séparées par l'autoroute 133 actuelle doit en effet absolument être maintenu et sécurisé : en cela, je suis d'accord avec le MTQ et la municipalité de Saint-Armand.

Cependant...

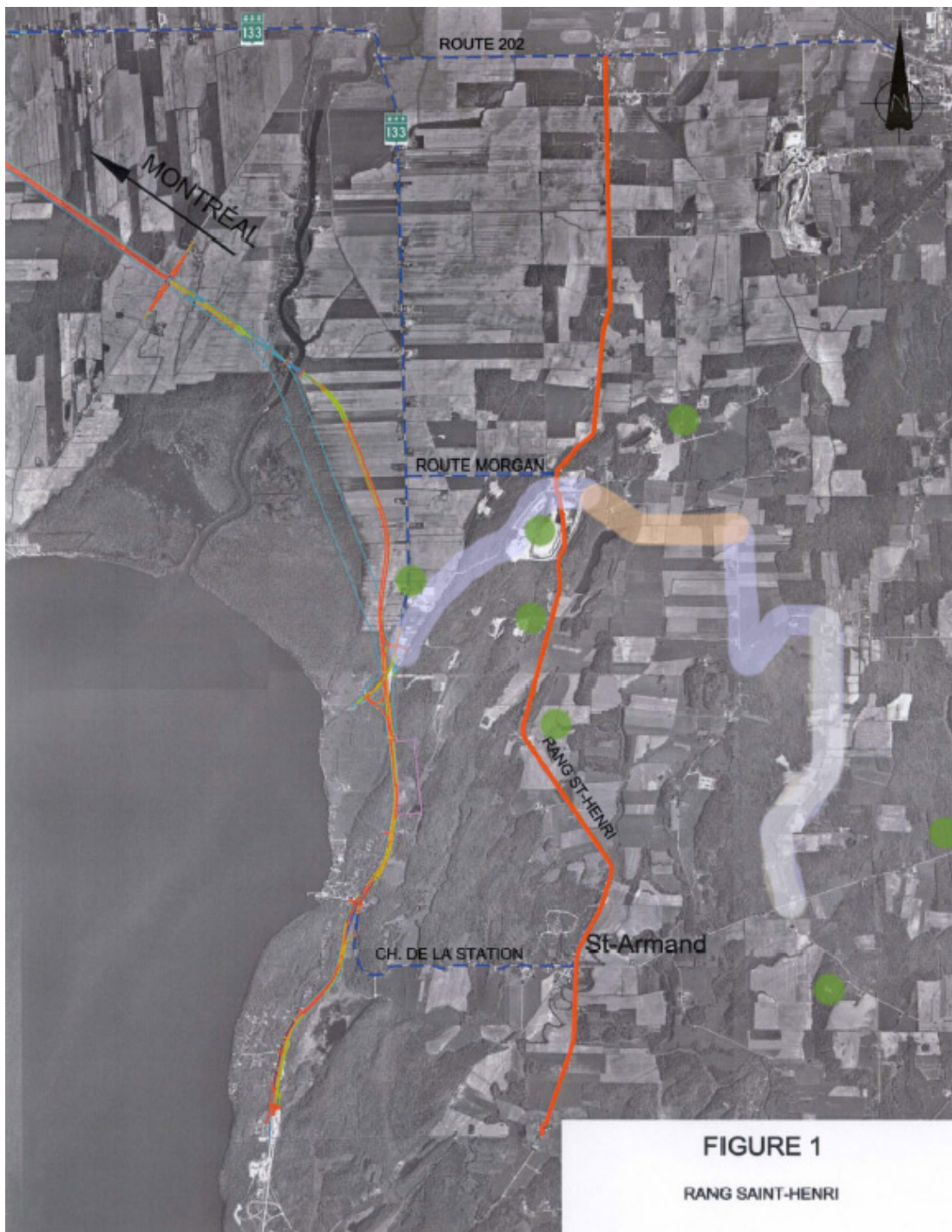
Ma requête finale du 15 décembre 2005, tout en appuyant le projet d'échangeur sud du MTQ demande à ce dernier de **profiter du parachèvement de l'autoroute 35 pour corriger une anomalie qui dure depuis trop longtemps, soit l'utilisation du chemin Saint-Armand par les fardiens entre et dans les deux villages.**

Ce que je propose, c'est **qu'en concertation avec les municipalités touchées, le MTQ construise une route alternative adaptée au transport par camions** (que j'appellerai ici la route 235A) à la hauteur de l'échangeur nord et des carrières afin de relier la route 133 à la route 235. Cette route 235A emprunterait d'abord le parcours des chemins existants jusqu'au chemin Saint-Henri dans sa section ouest-est à la hauteur des carrières, et rejoindrait le chemin Chevalier grâce à **une nouvelle section 'à travers les terres'** pour aboutir à la route 235.

Dans le document DQ5-1, le MTQ analyse uniquement l'hypothèse d'une utilisation du chemin Saint-Henri jusqu'au village. Je ne favorise pas ce parcours car **les fardiens devaient continuer à traverser le village** de Saint-Armand; pire encore, ils devraient faire un arrêt et un virage à gauche **plus risqué encore que la situation actuelle.**

Le trajet alternatif que je propose permettrait d'**éliminer la circulation lourde des deux villages** qui constituent maintenant la municipalité de Saint-Armand ainsi que de la zone résidentielle et agricole entre les deux villages.

Voir figure sur la page suivante.



Voici la figure 1 du MTQ incluse dans DQ5-1 à laquelle j'ai ajouté le tracé que je propose entre l'échangeur nord et la route 235 menant au chemin Saint-Armand. En MAUVE : les sections empruntant les chemins existants (pavage à prévoir). En SAUMON : la section de 2 ou 3 km qu'il faudrait construire 'à travers champs'. En BLANC : la section de la route 235 existante permettant de rejoindre le chemin Saint-Armand (nommé chemin de la Station par le MTQ) à l'est du village. Les POINTS VERTS indiquent où sont localisés les principales industries qui pourraient profiter avantageusement de cette nouvelle artère pour leur transport : carrières, copeaux, grains, bois...

DQ5-2 (Question 9)

En répondant à cette question, **le MTQ évite d'aborder l'impact dans cet échangeur du passage des fardiens à destination ou en provenance du chemin Saint-Armand**. Le fait de laisser le libre passage aux semi-remorques aura pourtant des effets facilement prévisibles sur le **bruit** (deux arrêts obligatoires), sur la **sécurité** (piétons et vélos vs semi-remorques) et les coûts de construction à cause de la **largeur de l'emprise et des intersections** nécessaires pour permettre le virage des semi-remorques à 90 degrés.

En construisant une route alternative à la hauteur de l'échangeur nord entre la route 133 et la route 235, on pourra **interdire aux transporteurs routiers l'utilisation de l'échangeur sud et du chemin Saint-Armand**. Ce faisant, le MTQ se donnera le moyen d'atteindre les objectifs visés par le parachèvement de l'autoroute 35 : il y aura moins de bruit au niveau de l'échangeur (qualité de vie de riverains); il y aura moins de risques d'accidents, en particulier pour les piétons et les vélos (sécurité); il n'y aura plus de fardiens dans ce secteur résidentiel (élimination de la compétition entre le transit et la circulation locale sur le chemin Saint-Armand).

Sans compter les économies réalisées puisque la largeur prévue pour les entrées et les sorties attenantes à l'échangeur sud pourra être plus normale et qu'**il n'y aura plus nécessité de construire une bretelle spécialement aménagée pour favoriser l'accès au chemin Saint-Armand** des routiers en provenance du poste frontalier.

Jean Trudeau
Saint-Armand
20 décembre 2005