

Contourner un noyau urbain via la conception d'une emprise autoroutière

Comment déplacer et accentuer un problème systémique

Par Alexandre Richard

Hiver 2026

Les prothèses motorisées, un patrimoine culturel bien ancré

Mêmes si, dans le “meilleur des mondes”, les prothèses motorisées vouées à la promenade, au transport ou aux loisirs seraient conformes à toutes les dispositions des différentes lois et règlements qui les régissent, ce qui n’est actuellement pas le cas, leurs usages factuels exerceront inévitablement une pression environnementale considérable.

Bien que dans certains cas, elles sont absolument nécessaires au maintien de la qualité de vie de certains d’entre nous, leurs omniprésences ainsi que leurs facilités d’accès structurent littéralement le comportement des individus.

La mise en marché à grande échelle de ces machines matérialise une culture héritée et transmises par nos prédécesseurs qui ont fait preuve d’un génie inventif respectable.

L’intention de départ n’était pas nécessairement de participer activement à la dégradation accélérée de la qualité de l’environnement. Ceci dit, force est de constater, que les avancements de la science tendent à démontrer que les ressources nécessaires à leurs fabrications, à leurs utilisations ainsi qu’à leurs gestions en fin de vie exercent une pression considérable sur les écosystèmes ainsi que sur la qualité de vie des occupants du territoire.

Leurs rythmes de mise en marché accéléré constituent un fardeau idéologique considérable pour les générations actuelles et futures. Certains utilisateurs du réseau routier ont développé une dépendance aux prothèses motorisées et m’ont témoigné qu’ils ne peuvent pas s’en passer pour leurs activités quotidiennes.

J’ai moi-même été exposé en bas âge à l’utilisation de ces prothèses et j’éprouve actuellement de la difficulté à restreindre volontairement mes comportements addictifs.

En plus de permettre le transfert des modes de locomotion actifs sains vers une solution de transport qui est dépendante d’une quantité d’énergie considérable, l’utilisation cumulative de ces prothèses mobiles influe négativement la qualité de l’air, la qualité de l’eau tout en contribuant significativement à la contamination des sols via la dégradation des pneus et l’usure des freins.

Ces dernières menacent aussi la quiétude des milieux d’insertion par le bruit qu’ils génèrent, tout en constituant une source non-négligeable de pollution lumineuse. De plus, ils occupent une part considérable de l’espace public qui pourrait être réaffecté à d’autres fins moins énergivores.

Comparativement aux prothèses non-motorisées, leurs assemblages multi-matières complexifient leurs traitements en fin de vie.

Les prothèses motorisées produisent-elles des risques sociétaux proportionnels à leurs gains économiques réels ?

Je suis d’avis que dans bien des cas une solution de substitution à leurs utilisations est un choix économique globalement plus éclairée et moins risqué pour la santé de la population.

Sauve-t-on réellement du temps et de l’énergie en empruntant une autoroute à vitesse maximale ou en choisissant une vitesse de croisière qui va au-delà de 60 km/h ?

Non, se déplacer à plus basse vitesse réduit la consommation d'énergie. De plus, un trajet long et coûteux en temps permet d'offrir l'opportunité de réaffecter les temps de déplacements cumulatifs à haute vitesse vers des activités locales qui consomment moins d'énergie tout en réduisant significativement les risques d'étalement urbain.

Autrement dit, en choisissant une vitesse réduite on s'offre à chacun l'opportunité d'affecter les temps de déplacements à d'autres fins. Actuellement beaucoup de temps de vie humaine est affecté aux déplacements véhiculaires, ce qui fait perdre beaucoup de temps global tout en accentuant les risques d'accidents pour l'ensemble de la population.

Plusieurs effets rebonds prospectifs positifs attribuables à une diminution de la vitesse sont à étudier plus en profondeur.

Par exemple, si la vitesse attribuable au transport des marchandises est revue à la baisse, cela aurait pour effet de stimuler les actes économiques locaux. Si ces actes économiques locaux sont socialement plus équitables entre les classes sociales tout en exerçant une pression moindre sur les ressources, les livreurs et chauffeurs pourraient ainsi désertir partiellement la route et réaffecter leurs occupations vers des activités moins émettrices, ce qui cadrerait avec les objectifs de décarbonation économique projeté.

Vu l'avancement de nos connaissances, qui de raisonnablement conscient des impacts globaux liés à ses déplacements choisirait un emploi du temps ou une affectation qui nécessite une combustion exempte de séquestration carbone ?

À la problématique liée de séquestration post-combustion s'ajoute les émissions de particules provenant des roues et des freins...

J'en déduis que pour l'instant, réduire collectivement le flux des véhicules ainsi que les kilomètres parcourus est une option à moindre coût pour les générations actuelles et futures.

Réduire la vitesse pratiquée semble s'avérer aussi une option intéressante comparativement à l'implantation d'infrastructures supplémentaires.

Les prothèses se cumulent

“étant donné qu’au niveau économique, les VHR sont quand même vraiment importants, surtout dans la région ici, ce serait quoi les mesures qui vont être prises pour trouver une solution pour le passage des VHR?”

“Parce que là, présentement, il y a un sentier de motoneige qui passe directement là où est-ce qu’il va y avoir la nouvelle autoroute, donc ce serait quoi qui serait mis en place pour regarder avec les motoneiges et VHR en général, comment est-ce qu’ils pourraient s’arranger?”

“Comme mesure d’atténuation, ce que le Ministère propose, c’est, après les travaux, de collaborer, justement, avec les clubs pour essayer de voir ce qui peut être mis en place. On parle peut-être de stationnements incitatifs à des endroits stratégiques pour pouvoir rejoindre les réseaux régionaux et de développement d’autres sentiers, si possible.” DT1_p83_pdf (nos soulignements)

Face à ces affirmations, quelle méthodologie le ministère du transport a-t-il utilisé pour tenir compte des impacts cumulatifs à court, moyen et long terme lié à la conception d’un projet routier de plus de 100 millions de dollars comportant d’éventuels stationnements incitatifs stratégiques pour les véhicules hors route à même une région de villégiature ?

-Les courbes isophoniques et de dispersions atmosphériques déposées au dossier intègrent-ils l’ensemble des émissions de contaminants sonores et atmosphériques issues de l’ensemble du parc de prothèses motorisées projetée ?

-L’autoroute projetée est-elle susceptible de contribuer à faciliter l’accès à la pratique des sports motorisés ?

-Dans l’affirmative, comment le déploiement de ces réseaux routiers et sentiers structurants peuvent-ils s’arrimer avec les objectifs de décarbonation nationaux et régionaux de l’économie pour 2050 ?

-À l’échelle de la MRC, en concordance avec le plan climat projeté, sachant que les véhicules routiers et hors routes sont actuellement omniprésents dans la zone d’étude, comment sera-t-il possible de minimiser les émissions de gaz à effets de serres cumulatives et, subsidiairement, séquestrer les tonnes de carbone projetés par l’ensemble des véhicules qui circuleront sur le territoire ?

J’invite la commission à se pencher sur ces nombreux enjeux cumulatifs.

À mon avis, si le projet se concrétise tel que proposé, il risque de contribuer à l’accroissement de la villégiature motorisée, qui, ultimement risque de se matérialiser en émissions de gaz à effets de serre cumulatives ainsi qu’en nuisances sonores et lumineuses multiples. Ces nuisances ou contaminants projetés seront difficilement séquestrables et contenables à posteriori.

Bien que les limites de vitesses du projet, d'apparence basse par rapport à la configuration de la route, la voie de contournement s'insère dans un projet de structuration des déplacements à plus haute vitesse qui risque d'attirer des adeptes de la vitesse routière et hors route, et ce, sur l'ensemble du territoire de la MRC. Les impacts sont susceptibles de s'étendre au-delà de la zone d'étude.

Considérant que le MTQ, propriétaire de l'emprise actuellement affectée en partie aux déplacements de véhicules hors routes a accordé des permis d'usage dans l'emprise, il est à mon avis de sa responsabilité d'intégrer les données attribuables au bruit issue de l'ensemble du parc de prothèses motorisées de plaisance ainsi que de leurs émissions atmosphériques cumulatives lors du dépôt des propositions de solutions permettant de palier au problème d'origine, qui, je le rappelle est d'améliorer la sécurité globale et d'améliorer la qualité de vie des résidents du secteur concerné.

Une modélisation fine des impacts et effets projeté des parcs de stationnement éventuellement destinés à inciter des quadistes, motoneigistes et/ou autres acteurs de la combustion de ressources fossiles sur roues qui risque de s'étendre sur l'ensemble du territoire de la MRC et même au-delà est de mise afin de prendre des décisions éclairées.

Utiliser une voiture, un camion, une motoneige, un quad ou une prothèse motorisée à deux roues est susceptible d'émettre cumulativement des nuisances sonores et atmosphériques considérables qui sont factuellement perçus par les récepteurs sensibles de tous âges.

Parallèlement à la perception négative des nuisances par les récepteurs sensibles, certains conducteurs d'engin motorisé éprouvent un sentiment d'excitation lié à une perception du bruit généré par l'accélération des véhicules.

Par mimétisme intergénérationnel et/ou par habitudes, ces derniers tentent de reproduire une accélération intense qu'ils perçoivent positivement.

Il est également nécessaire de tenir compte de l'usure réelle des différents types de prothèses motorisées qui sillonnent le territoire car, selon leurs états, elles sont susceptibles d'émettre plus de bruit que la normale.

Le MTQ doit nécessairement tenir compte de sa responsabilité concernant l'inflation sonore et atmosphérique attribuable à son infrastructure actuelle et projetée.

Si le débit véhiculaire (DJMA) est en ce moment si élevé, c'est que le MTQ n'a pas réussi, jusqu'à présent à contenir l'accroissement de l'utilisation de son réseau routier par l'entremise de multiples solutions de rechanges à moindre coût que la promotion de l'utilisation incessante d'une route autosoliste.

En 2026, les différentes technologies de locomotion douces et de transport équitable plus durable sont nombreuses. Tel que déposé, l'augmentation projetée du DJMA ne tiens pas la route dans une société en voie de décarbonation.

Je suis d'avis que l'élargissement de la voie n'est qu'un appendice qui risque de se convertir en actif échoué dans une éventuelle économie décarbonée.

Sur ce point important, concernant l'espace entre les carrefours giratoires, en première partie, le CISSS recommande :

“l’initiateur devrait discuter de la possibilité d’abaisser significativement la limite de vitesse sur le tronçon situé entre ceux-ci, afin de limiter les cycles de décélération-accélération marqués, mais surtout pour amener un climat sonore plus bas, moins d’émissions polluantes et un niveau de sécurité routière mieux adapté à la présence d’une zone scolaire à proximité.” DB11_p17_pdf

Considérant que le tracé arpente une zone pourvue de récepteurs sensibles biologiques qui ne sont pas nécessairement tous identifiées et qu’ils sont réparties aléatoirement dans la zone d’étude, le constat est que les bébé, les enfants et les personnes âgées n’occupent pas factuellement que les écoles, les garderies ainsi que les autres bâtiments visibles sur les cartes produites au dossier.

Dans les faits, plusieurs d’entre eux occupent et fréquentent assidument des bâtiments résidentiels et commerciaux dont l’environnement est compromis par le maintien du DJMA actuel et/ou de son transfert via l’implantation de la voie de contournement à l’étude.

Afin de s’arrimer avec les principes du développement durable inclus dans la LQE, le ministère des transports doit donc nécessairement, sans égard aux normes en vigueur, tenir compte des recommandations de l’OMS et prendre en considération tout projet parallèle susceptible de porter atteinte à l’environnement, incluant, sans s’y limiter, toute action et ou/projet qui nécessiterait une combustion anthropique lié à l’utilisation ou à l’importation d’énergie sur le territoire.

À titre indicatif, à même la zone d’étude, nous pouvons observer au moins un importateur local de produit pétrolier aussi appelé dans le langage vernaculaire : “Distributeur qui ne Dort Jamais” Les DDJ sont omniprésents, généralement, ils cherchent à augmenter leurs ventes sans tenir compte des externalités attachées aux produits qu’ils ont délibérément mis en marché.

Leurs limites de distribution est attribuable à la capacité du marché à absorber l’offre, ce qui constitue un enjeu de santé publique majeur.

Actuellement, le seul produit de détail que les DDJ excluent de leurs tactiques promotionnelles sont les cigarettes. Ces derniers exposent alors aux populations plus vulnérables plusieurs produits susceptible d’être cumulativement nocifs pour la santé physiques et psychologiques de leurs clients, incluant plusieurs produits addictifs comme: Les produits pétroliers raffiné, l’alcool, les boissons sucrées, les jujubes, les boissons énergisantes ainsi que les aliments contenant une quantité excessive de sel ou de sucre.

Cette liste de matières énergétiques addictive n’est pas exhaustive. En lien avec le flux routier actuel et projeté par le projet, l’actuelle route 125 est une voie d’accès structurante à de

nombreux produits addictifs, incluant le pétrole, qui cumulativement influencent la prise de décisions éclairées concernant les saines habitudes de vie choisis par l'ensemble des occupants du territoire.

Une question de fond consiste à se demander si contourner et procéder à un doublement de route comprenant un élargissement conséquent de l'emprise routière est susceptible d'exercer un effet structurant d'amélioration de la qualité de vie des occupants du territoire ?

Autrement dit, les points d'origines, les circonstances et les causes de l'augmentation historique du DJMA ont-elles été identifiées et bien interprétées avant de concevoir le projet ?

La route 125 n'est pas à double voie dans les deux sens. Les principaux facteurs déterminant de la sécurité au présent dossier sont, à mon avis, la vitesse pratiquée, le débit journalier et l'aménagement aux abords des routes qui incitent à adopter une vitesse qui va au-delà de la capacité du corps à absorber les chocs.

Considérant que le CISSS recommande de réduire la vitesse du tronçon à l'étude, en parallèle, je propose d'évaluer exhaustivement l'ensemble des mesures possibles permettant la réduction du DJMA et d'envisager la possibilité d'une réduction de la vitesse pratiquée en amont et en aval du projet, ces deux propositions constituent des mesures d'apaisement de la circulation structurantes compatibles avec la vision zéro. (zéro mort et blessé grave sur les routes) ainsi qu'aux objectifs de décarbonation économique pour 2050 dont les MRC et villages seront éventuellement liés via leurs plans climats.

Choisir d'abaisser la vitesse pratiquée réduit à la source les impacts et effets néfastes cumulés attribuable à la dissipation d'énergie tout en permettant une meilleure équité spatiale lors de l'utilisation des infrastructures publiques et ce, sans égard à la technologie de locomotion ou de transport utilisée.

Concevoir des infrastructures qui accueillent un parc de prothèses motorisées dont la puissance installée concrétise plusieurs morts et blessés grave chaque année n'est pas acceptable, un changement de paradigme s'impose.

Le présent projet de contournement du noyau urbain nous offre alors l'opportunité de prendre le temps d'optimiser les investissements en fonction de la concrétisation de la vision zéro tout en s'assurant de la compatibilité du projet avec les objectifs de décarbonation économique.

Je crois que certaines instances étatiques ont historiquement élaborées un pilote automatique législatif, et/ou un "cruise control économique " sans remettre en question l'ensemble des impacts et effets cumulés liées l'utilisation des infrastructures sur l'ensemble de leurs cycles de vie.

J'invite alors tous les acteurs du milieu à mettre sur pause le présent projet et d'en débattre afin de s'assurer que les investissements ne constituent pas d'éventuels actifs collectifs échoués.

Alexandre Richard