



CHEMIN KILMAR

Déclaration :

« Campagne Les pires routes 2017 – Chemin Kilmar (...) En raison de la présence de nombreux nids-de-poule et de l'effritement de la chaussée, nous avons le regret de vous informer que le chemin Kilmar se retrouve au premier rang de ce palmarès peu enviable des routes en manque d'amour (...) Le chemin Kilmar pointe dans les top 10 depuis que nous avons lancé la campagne Les pires routes (4^e position en 2015 et 9^e position en 2016)... L'an dernier vous nous aviez informé que la municipalité avait procédé à la reconstruction de différents tronçons en 2015 pour des investissements totaux de 2,9M\$ et qu'une réfection complète était envisagée. Qu'en est-il en 2017? »

Club automobile du Québec, Philippe St-Pierre, directeur Communications et affaires publiques, courriel au Maire Saywell, 15 mai, 2017.

Contexte : le chemin Kilmar traverse la municipalité de Grenville-sur-la-Rouge au sud depuis la route 148 aux abords de la rivière des Outaouais et de l'autoroute 50, jusqu'au chemin de Harrington au nord. Il mesure 16 km de long. Il a été construit il y a plus de 100 ans comme route alternative au chemin de la Rivière-Rouge, celui-ci jugé trop précaire avec les débordements fréquents de la rivière.

Il est construit en milieu montagneux composé de fortes pentes et courbes accentuées et il traverse de nombreux cours d'eau et milieux humides. Il a été conçu et construit pour les colons avant l'arrivée des véhicules à moteur – bâti souvent sur des effleurements rocheux ou des structures en « corduroy » (billots couchés sur des zones humides et couverts de gravier). Il a permis principalement de relier la communauté agricole de la vallée de Harrington et le village minier de Kilmar aux villages situés le long de la rivière des Outaouais et à la gare ferroviaire de Calumet.

Le chemin Kilmar a toujours été la responsabilité du ministère des Transports (MTQ) qui l'avait revêtu d'asphalte et entretenu. En 1993 avec la réforme Ryan, ce chemin et plusieurs autres ont été transférés unilatéralement par le gouvernement du Québec à la Municipalité, avec compensation pour l'entretien annuel (réparation d'accotements et déneigement) mais pas pour la dégradation et la dépréciation. La compensation reçue pour les chemins (programme PAERRL) n'est pas indexée.

À la fin du siècle dernier, la mine de magnésite de Kilmar fermait ses portes et le complexe de transformation du minerai était converti en cimenterie avec l'aval du gouvernement du Québec. Un nouveau chemin pour le transport du ciment et d'autres

ressources fut planifié et tant la cimenterie que le ministère des Transports s'engageaient à soutenir les coûts de construction du nouveau chemin, épargnant ainsi le chemin Kilmar qui ne pouvait prendre le fort volume de poids lourds. Or, les ingénieurs ont affirmé en consultation publique que si la Municipalité n'acceptait pas d'ouvrir le nouveau chemin, le ministère l'imposerait. L'usine de ciment fut approuvée et le projet de nouvelle route aussi. Par la suite, l'usine de ciment ouvre ses portes, mais le projet de route est arrêté en 2004 par les ingénieurs du ministère de l'Environnement, en raison d'infractions à la Loi sur la qualité de l'environnement. Le fort volume de poids lourds de la cimenterie transite depuis ce temps sur le chemin Kilmar, sur ses effleurements rocheux, ses terres humides, ses courbes et ses pentes, avec la dégradation et les accidents qu'on connaît.

La capacité de taxation de la population locale est limitée. Avec un indice de dévitalisation de -4,6, la municipalité de Grenville-sur-la-Rouge est considérée par le ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire (MAMOT) comme la plus dévitalisée de la MRC d'Argenteuil. Avec une cote moyenne de -3,3, la MRC d'Argenteuil est considéré comme le 7^e plus dévitalisée des huit MRC de la région des Laurentides.

Le chemin Kilmar est le principal corridor entre l'est ontarien au sud et le Mont-Tremblant au nord. Il est reconnu comme une route régionale prioritaire dans le plan stratégique de la MRC. Le MTQ a refusé de permettre que le chemin Kilmar soit inscrit comme route régionale dans le schéma d'aménagement de la MRC de 2009.

Vérification faite :

- Après 1993, la Municipalité commande une étude d'ingénierie conceptuelle de la firme Desseau pour définir une stratégie de reconstruction du chemin Kilmar. Prévision : 11M\$.
- Le conseil municipal établit un comité des chemins pour évaluer les priorités d'intervention sur le chemin Kilmar.
- En 2009-2010 le nouveau conseil fait reconstruire l'intersection Kilmar/Brown-Bennett, où il y avait eu un accident mortel quelques années auparavant.
- En 2010, le montant de 2,3M\$ octroyé par le MTQ pour le projet routier en rapport avec la cimenterie a été transféré sur le chemin Kilmar et en 2011 et 2012, sur recommandation du comité, environ 4 km de chemin ont été totalement reconstruits (courbe Downing/Vents-Violents) ou partiellement reconstruits (une douzaine de courbes et de côtes, intersection chemin de la Rivière-Rouge).

- En 2011, le Conseil avait budgété d'investir la subvention reçue de le MTQ pour les chemins de la réforme du Premier Ministre Claude Ryan (PAERRL) et ainsi reconstruire une partie importante du chemin Kilmar. Le MTQ nous a dit que la Municipalité n'avait pas le droit de se servir du programme PAERRL pour investir dans l'immobilisation. (Claude Ryan était député... d'Argenteuil.)
- En 2012, le Conseil a tenté de tarifier l'utilisation des chemins par nos industries lourdes, dont la cimenterie sur Kilmar, mais les avocats nous ont avisés que le Code municipal et la Loi sur la fiscalité municipale du gouvernement provincial ne permettent pas à la Municipalité de tarifier des contribuables pour créer un fonds ou une réserve d'immobilisation.
- En 2014, lors de la campagne électorale provinciale, le chef du Parti Libéral Philippe Couillard est venu rencontrer des citoyens du chemin Kilmar et a pu constater l'état de celui-ci. Le Député Yves Saint-Denis a ensuite indiqué que des subventions étaient prévues; que si des fonds parvenaient dans la région, ils devraient être investis sur le chemin Kilmar.
- En 2014, le gouvernement soutient l'ouverture d'une sixième cimenterie au Québec à Port Daniel, réduisant la marge bénéficiaire de notre cimenterie sur le chemin Kilmar et sa capacité à contribuer aux coûts de réhabilitation de ce dernier.
- En 2014 et en 2015, pour aider à la reconstruction du chemin Kilmar, la Municipalité a tenté de rapatrier la totalité des redevances des carrières et sablières versées par celles-ci au fonds régional de la MRC et redistribué en partie aux municipalités voisines. Les maires de la MRC ont rejeté la demande de Grenville-sur-la-Rouge.
- En 2015, le Service des travaux publics commence le remplissage systématique et régulier de tous les nids-de-poule sur le chemin Kilmar et les grands secteurs d'asphalte qui s'effritent sont dorénavant recouverts de gravier et nivelés.
- En 2015, le conseil a emprunté 1,6M\$ pour reconstruire la grande côte Perveçal, la courbe et le ponceau au km 9. Les travaux ont été terminés au printemps 2016.
- En 2015, en vue des nouvelles subventions promises par le gouvernement, le conseil a mandaté la préparation des plans et devis pour la totalité du chemin Kilmar. Honoraires : près de 100 000\$. Coûts de construction à prévoir pour ce qui reste à faire : 20M\$. Les travaux sont reportés en attendant les subventions promises par le MTQ à raison de 75% des coûts.
- En 2016, le conseil et la direction préparent des modifications aux règlements de circulation afin de limiter l'impact des poids lourds sur les tronçons de chemins qui ne rencontrent pas les normes de stabilité et de sécurité. Le MTQ

qui doit approuver les règlements de circulation municipale indique que ces dispositions ne sont pas acceptables.

- Printemps 2017, en attendant les subventions, le service de voirie, avec l'assistance technique de la MRC, redresse d'urgence le drainage du système hydrologique du Lac Grenville, d'une terre humide et d'une colonie de castors située à l'intersection de Kilmar et de la 10^e Concession, avec l'installation d'un nouveau ponceau de 24''.
- En 2017, la MTQ annonce qu'il ne permet pas l'utilisation des nouveaux programmes de subvention tant attendu pour la reconstruction du chemin Kilmar. Les subventions sont uniquement conçues pour remplir les fissures et réparer les accotements et les fossés. Le chemin Kilmar est en trop mauvais état pour se qualifier aux programmes du gouvernement.
- Pour 2017, la Municipalité dispose d'une capacité d'emprunt d'environ 1,5M\$ sans compromettre sa sécurité financière. Elle considère la possibilité de reconstruire la fondation du chemin dans les endroits les plus problématiques et de recouvrir le chemin de gravier, au coût total de 4,5M\$. C'est une solution viable si le MTQ accepte de participer à son taux de 75%. Sinon, la municipalité continuera à investir en moyenne 1M\$ par année et le chemin Kilmar demeurera une des pires routes du Québec pour les 10 prochaines années.
- Une rencontre avec le MTQ prévue depuis la fin de l'hiver a été reportée maintenant trois fois par le ministère parce qu'ils ont toujours des priorités plus urgentes. Le chemin Kilmar n'est soit pas prioritaire, soit pas urgent pour le gouvernement du Québec, seulement pour les gens de Grenville-sur-la-Rouge.