

10 juin 1999

Une industrie en pleine expansion **LE «TRUCKAGE»**

Le Haut-Saint-François (HSF) est un carrefour. Un carrefour routier bien branché... sur des routes à grande circulation et des zones industrielles aux concentrations de plus en plus denses. Quelque 70 transporteurs employant plus de 350 personnes transportent des matières premières, des produits semi-ouvrés et des produits finis, des personnes aussi, autant à l'intérieur des Cantons-de-l'Est et du Québec qu'un peu partout en Amérique du Nord. Toutes catégories de commerces confondues dans le HSF, les entreprises de transport sont les plus nombreuses et certainement les plus fortes en capitalisation. Si elles génèrent de la business, elles ne sont pas sans conséquences sur la qualité de vie.



par **Jean-Paul GENDRON**,
président
du journal

Flairant la bonne occasion (contrat de transport ou véhicule), un gars s'achète un premier «truck» qu'il gare jalousement près de sa résidence entre chaque épisode routier. Les affaires roulent et prennent du volume: deuxième «truck». Et tant qu'à y être, pourquoi pas une remorque. Une autre entreprise dynamique est née et sera dûment consignée au rapport annuel du Centre local de développement (CLD). Puisqu'il faut investir pour bien gérer son capital de matériel roulant, ça prend un garage. Évidemment, le règlement de zonage est sujet à une large interprétation; les «trucks» auront donc un abri quand ils sont hors-route, entretien oblige. Et comme, dans certains cas, la campagne offre de vastes espaces, allons-y pour de l'en-

treposage. Après tout cette entreprise n'a-t-elle pas créé des emplois.

Au fil des cinq, six dernières années, les tonnages et les gabarits ont augmenté, les essieux se sont multipliés et les périodes de circulation se sont allongées. Ces signes sont indicateurs de prospérité, de plus value économique. Mais pour le citoyen et contribuable, l'achalandage routier devient source d'inquiétudes. D'abord la sécurité. Un assemblage de 40 tonnes de métal, de plastique et de caoutchouc, surtout quand il vous colle aux fesses à 110 km/h, ne se manoeuvre pas aussi bien qu'une sous-compacte; les accidents sont plus violents, plus spectaculaires, donc plus dommageables. Ensuite le bruit. Les résidents de la rue Principale de

Cookshire (route 108) «endurent» quotidiennement le passage de 350 poids lourds. Si vous habitez le long d'une route en pente, vous êtes un habitué des changements de vitesses dans un sens et de l'application du frein-moteur dans l'autre sens... de jour comme de nuit, la semaine comme la fin de semaine. Et l'impact sur l'urbanisme et les chemins secondaires?

Comprenons-nous bien. Il ne s'agit pas de freiner le développement de cette industrie. Géographiquement, le HSF est un carrefour stratégique. Nos entrepreneurs en transport ont bien saisi ce potentiel. D'autant plus que l'intermodalité avec le chemin de fer offre d'autres opportunités. Les Munkittrick, Breton, Lajeunesse ont monté des entreprises de camionnage qui contribuent grandement à l'essor et à la diversification économiques de notre région. La qualité de leur matériel et leur respect de l'environnement en témoignent. Ce n'est pas un hasard si la Commission scolaire des Hauts-Cantons a installé son école de formation des routiers à East Angus, que Western Star et Freightliner ont des points de vente et de réparation chez nous.

Mais pour le bien et la sauvegarde de cette industrie, tout comme pour la paix et la sécurité des gens du HSF, vision, discipline et réglementation locale s'imposent.