

**Équité et partage de l'eau, « notre eau »**

**et**

**Rehaussement de la coulée Gagnon et correction au tracé de la route du chemin du Quai**

Présenté dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de régularisation des crues du bassin versant du lac Kénogami

Claude Collard, ing  
résident, lac Kénogami

Août 2003

J'aimerais d'abord remercier le Bureau des audiences publiques en environnement de me donner l'opportunité de donner mon opinion sur le projet de régularisation des crues du bassin versant du lac Kénogami. J'aborderai dans le présent mémoire deux aspects qui me tiennent particulièrement à cœur soit : le partage de l'eau et le rehaussement de la coulée Gagnon (incluant la correction au tracé de la route du chemin du quai).

### **Bref rappel historique.**

L'APLK dresse dans son mémoire présenté aux présentes audiences publiques sur la régularisation des crues du bassin versant du lac Kénogami un bref historique de l'histoire du lac Kénogami et non pas uniquement du réservoir Kénogami. On y évoque que ce lac a eu une vocation industrielle uniquement pour le dernier siècle alors que l'histoire nous apprend que le lac a servi pendant de long siècles comme voie de pénétration, de communication aux autochtones au départ puis aux blancs par la suite vers l'intérieur des terres à partir de Tadoussac, c'était « la route des fourrures » qui devint aussi « la route de la foi ». Nous y apprenons aussi que des communautés blanches se sont établies sur ses rives dès 1846 donc bien avant la première industrie.

### **De la créature du gouvernement.**

Le gouvernement le répète souvent : « les municipalités sont des créatures de l'état ». C'est ainsi qu'en 1889 naissait Saint-Cyriac qu'on noya en 1923 pour renaître en 1940 et enfin la municipalité de Lac Kénogami en 1984 dont on scella le statut en 2002 par une fusion forcée. Cette municipalité, notre municipalité, est la seule à prendre de l'expansion, à se développer à un rythme accéléré et ce, particulièrement dans la dernière décennie. Sa vocation non seulement récréotouristique mais résidentielle, son

attrait, et de plus en plus sa vocation écotouristique ne peuvent que se confirmer pour ce lac situé en plein cœur de ville Saguenay, une ville de plus de 150 000 habitants.

Le développement du lac Kénogami s'est fait faut-il le dire avec la sanction du gouvernement, son créateur. Aussi, est-il possible qu'après nous avoir fait payer de nos taxes les frais pour « l'eau qui fut celle des producteurs pendant un siècle », ne donnerait-il pas enfin droit de parole à ses commettants, aux résidents légaux de sa créature, à ceux qui en payent les frais? Pourtant, même par sa nouvelle «politique nationale de l'eau » adoptée à l'automne 2002 il confirme à nous aussi, résidents et riverains, des droits, pas seulement des obligations, à ce que je sache.

### **Intérêt pour le projet.**

Je suis un résident du lac Kénogami, impliqué fortement dans son milieu tant au niveau municipal sur des comités (CCU jusqu'en 2002, comité citoyen chemin Bouchard), que dans le milieu, vice-président de l'APLK, fortement imbu du développement durable et des valeurs environnementales découvertes et prônées ardemment depuis plus de 25 ans. Je me suis fixé comme objectif à mon adhésion à l'APLK d'y procéder à un virage environnemental lorsque l'on aura, un jour peut-être, terminé cette lutte épique d'avoir, NOUS AUSSI, notre eau. Cette problématique se situe en plein cœur des présentes audiences et nos attentes sont énormes à cet égard, vous le comprendrez.

J'ai plusieurs projets de développement en écotourisme et de développement durable en gestation si on réussit à obtenir une place bien légitime faut-il l'admettre avec cette « politique nationale de l'eau » pour le lac Kénogami. La faisabilité de ces projets étant

comme tous ceux qui touchent ce magnifique plan d'eau liés à un niveau d'eau équitable.

### **Bilan de la gestion industrielle du réservoir Kénogami.**

Le réservoir Kénogami a été créé « officiellement » pour procéder à la régulation des eaux du bassin versant du Lac Kénogami. Cependant si on lit bien entre les lignes de l'histoire, une telle régulation s'est imposée réellement dans les faits non pas pour protéger des crues les populations riveraines du lac et des rivières Chicoutimi et aux Sables, mais beaucoup plus pour assurer un débit optimale pour la production hydraulique au départ puis hydroélectrique par la suite, pour des entreprises qui devaient en retour créer « beaucoup d'emplois ». Les centrales devaient être à proximité des usines, les modes de transports d'énergie étant peu élaborés. On devrait se questionner sur le bilan réel des emplois créés mais les ressources et les informations font défaut pour nous, simples résidents.

Essayons de tracer un bilan de cette aire industrielle pour ce bassin. Quelles ont été les dépenses gouvernementales consenties pour construire, réparer, gérer, mettre à niveau les ouvrages de retenue au cours du dernier siècle et quelles ont été en contrepartie les redevances et compensations versées par les producteurs, les compagnies, les réels bénéficiaires? Pour tracer ce bilan sommaire, nous utiliserons les données trouvées dans les contrats signés.

Les dépenses gouvernementales :

1923-1925 : beaucoup plus que : 2.5M\$

1925-1955 : Entretien-réparation : 2.7M\$

1955-1995 : ?

1996 : Déluge ?

1996-2003 : ?

**Total :** 5.4M\$ plus ???

(certainement 10 à 20 fois cette somme pour la période de 1955 à aujourd'hui sans compter les conséquences du déluge).

Les redevances et les frais d'entretien tirés de cette exploitation :

**Price :**

1955-1965 : 0.230M\$

1965-2003 : 0.936M\$

**Elkem :**

1956-1966 : 0.109M\$

1966-2003 : 0.509M\$

**Total :** 1.84M\$ pour les 2/3 de la production

Total par extrapolation : 2.76M\$ pour la totalité de la production

Uniquement pour le deuxième quart de siècle (1\$ était une fortune à cette époque) le gouvernement a dû défrayer 5.4M\$ sans compter les conséquences des faillites des compagnies de pulpe, pour en retirer dans le dernier demi-siècle à peine la moitié de cette somme à laquelle il faudrait ajouter les coûts d'entretien, de réparation, de gestion, de mise à niveau contre les séismes et le déluge.

Mais qui a comblé ce qui s'avère un énorme gouffre entre les maigres redevances et les énormes dépenses et investissements si ce ne sont pas les compagnies bénéficiaires?

### **LE GOUVERNEMENT, VOUS ET MOI, LES PAYEURS DE TAXES.**

#### **Le projet du prochain siècle.**

Aujourd'hui on s'apprête à investir encore plus de 157M\$ au profit presque exclusif encore des producteurs car certains ont profité du déluge pour augmenter leur capacité et ils revendiquent que « leur eau » leur soit livrée régulièrement et exclusivement. Et la population n'aurait pas réellement droit au chapitre, à la mesure de ses investissements, de ses taxes. Bien sûr on nous assure une gestion estivale du 24 juin à la fête du travail à 114 pied +/- 4 pouces mais on ne garantit rien s'il manque d'eau en haut, si le barrage est vide tel que l'exige certains groupes, et celui qui paye pour ces producteurs devrait accepter sans mot dire :

**C'EST UN NON CATÉGORIQUE AU STATU QUO**

Ce n'est pas un non au projet du réservoir Pikauba, loin de là. C'est un non au STATU QUO de la gestion estivale proposée. Le réservoir projeté permet d'offrir une gestion adéquate pour une période s'étendant de la fin de la crue printanière à la prise des glaces (au moins jusqu'au 1er octobre), le promoteur en a fait la démonstration à plusieurs reprises avec ses diagrammes spaghettis mais il n'avait pas mandat de toucher à la période de gestion. Il faut que la voix de la population soit prise en compte dans l'élaboration du décret gouvernemental en vue de la création du réservoir Pikauba avec un niveau de gestion de ce même réservoir à 417,7m.

Cette voix doit surtout être prise en compte dans l'élaboration de ce décret mais aussi lors du renouvellement des contrats d'approvisionnement avec les compagnies en 2005, lesquels contrats devraient en plus éliminer les iniquités dans le paiement des charges encourues, tant dans la gestion que dans les frais de réparation et d'entretien.

### **Commentaires et recommandations**

Je suis en accord avec le projet Pikauba proposé par le promoteur mais exige :

- ❖ La révision de la période de gestion à incorporer dans le décret gouvernemental : soit de la fin de la crue printanière à la prise des glaces;
- ❖ La transparence lors du renouvellement des contrats avec les compagnies productrices sur les rivières en aval;
- ❖ L'inclusion dans le décret qui suivra ces audiences de l'obligation de ne jamais produire d'électricité sur le réservoir Pikauba, ce qui garantira la sécurité des populations en aval à tout jamais contre un tel risque;

- ❖ Que la voix de la population riveraine du lac soit enfin prise en compte dans la décision gouvernementale en respect de « la politique nationale de l'eau ».
- ❖ Que le gouvernement reconnaisse officiellement le comité de bassin avec pleins droits.

### ***Rehaussement de la coulée Gagnon et correction au tracé de la route du chemin du Quai***

#### **Mise en contexte.**

Dans le projet de régularisation des crues du lac Kénogami, le promoteur projette le rehaussement de la digue de la coulée Gagnon. Cette modification à la structure actuelle requiert une intervention routière dont l'étude a été confiée par le promoteur au ministère des transports du Québec (MTQ). Une telle intervention nécessite normalement plusieurs études dont une étude des différents tracés potentiels et une étude de sécurité. Ces études permettent d'identifier les problématiques, les contraintes du projet, les déficiences normatives du tronçon immédiat étudié et de fixer les paramètres pour le nouveau tracé en prenant en compte les problématiques à venir. C'est ainsi qu'il peut en résulter la relocalisation, le rehaussement ou l'expropriation de plusieurs résidences.

Dans un corridor, en particulier celui sous étude, comportant une série de non-conformités importantes, il est d'usage de prendre en compte et d'étudier un tronçon plus long. En effet, il n'est jamais recommandé de procéder, en sécurité routière, à la correction d'une courbe sous-standard déficiente sans procéder à la correction de la



seconde ou à tout le moins sans évaluer l'impact potentiel important que cette intervention peut entraîner sur la seconde. Ce qui permet de prendre des mesures pour éviter d'aggraver la dangerosité au second site, particulièrement quand on corrige la moindre des déficiences sur un court tronçon routier. Il est en effet quasi certain que le nombre et la gravité des accidents au second site en feront à brève échéance un site accidentogène.

### **La problématique du tronçon**

Il est en effet reconnu universellement en sécurité routière qu'un conducteur adapte sa conduite en fonction de l'environnement routier sur lequel il circule : s'il se sent en sécurité, il conduit plus rapidement sinon il conduit plus prudemment et plus lentement. Le tronçon routier (incluant celui contigu au site immédiat de la coulée Gagnon) de quelque 700 mètres comporte actuellement ce que l'on peut appeler dans le jargon deux pièges successifs : le premier au droit de la coulée Gagnon (affiché à une vitesse recommandée de 55 km/hre) et un second quelques 200 à 300 mètres plus au nord, face à l'entrée du camping Jonquière (vitesse recommandée de 35 km/hre).

Cette entrée du camping est problématique sous plusieurs aspects : fort achalandée l'été (camping, plage, spectacles, party, marina, etc.) située dans une courbe prononcée à proximité d'un autre chemin privé (de l'aurore), avec une courbe en plan et en profil fortement déficiente, une visibilité à l'arrêt elle aussi fortement déficiente sur ce deuxième tronçon, une pente de l'entrée du camping non conforme avec pente vers le chemin du Quai d'où formation de glacières fort dangereuses à l'automne et au printemps car l'eau qui s'écoule de cette entrée vers le chemin du quai y gèle et y forme

de la glace. De plus l'absence de pente négative à la sortie du camping ne permet pas à l'utilisateur d'y assurer un freinage adéquat de son véhicule sans risque de glisser sur la chaussée principale.

De plus, il faudrait aussi prendre en compte le fait que pour l'étude de sécurité, la banque de donnée du MTQ ne peut dénombrer tous les accidents dans le tronçon. En effet les accidents s'y produisant se résumant pour le moment à des pertes de contrôle automnales et printanières dues à la pluie ou hivernales dues à la neige, accidents qui risquent fort de ne pas être inventoriés au registre des accidents du MTQ. Le mandataire du promoteur devrait investiguer auprès des résidents du secteur pour connaître le nombre réel d'accidents dans ces tronçons routiers et déterminer la véritable nature accidentogène de tout le tronçon. À titre indicatif, certains résidents pourront vous confirmer qu'après une tempête, on peut dénombrer jusqu'à quatre pertes de contrôle dans ces secteurs.

### **Études déposées par le MTQ**

De l'étude de sécurité datée du 27 juin 2003 déposée par le MTQ, dont on ne peut connaître la zone étudiée, on peut remarquer :

1. qu'effectivement le nombre d'accidents relevé de la base de données du ministère est excessivement faible;
2. que l'analyste constate en étudiant sur une période de 12 ans que la route au site a un taux d'accident élevé et que le site probable est dangereux;

3. que pour les trois dernières années, le site requiert une analyse plus poussée, le taux d'accident se situant entre le taux moyen et critique;
4. que les accidents sont associées à la route elle-même soit sa géométrie et ses déficiences;
5. que la correction du site permettrait des économies importantes.

Et je rappelle, sans mettre cependant en doute l'étude elle-même, que la base de données ne contient probablement qu'une très faible partie des accidents qui se produisent tant au site de la coulée Gagnon qu'à celui du camping. En effet, pour y passer au moins deux fois par jour, je peux témoigner, et les résidents du secteur pourront le corroborer, qu'un nombre d'accidents aussi infime qu'un seul accident par année pour les années 1999 à début 2002 est absolument impossible : la seule explication est qu'effectivement tous les accidents de type perte de contrôle ne sont pas rapportés aux corps policiers donc non comptabilisés dans la base de données ministérielle. Je ferai remarquer que dans une seule tempête l'hiver dernier à la sortie nord de la deuxième courbe de la coulée Gagnon, j'ai constaté quatre pertes de contrôle de véhicules et que dans le tronçon Gagnon-Camping il y a eu au moins huit pertes de contrôle cet hiver. Une telle situation est familière aux résidents qui circulent sur ce tronçon routier.

Aussi, on doit craindre particulièrement une augmentation dramatique de la gravité des accidents au second site (Camping), secteur non étudié, lorsque le secteur de la coulée Gagnon aura été normalisé et que cette amélioration devrait résulter en une augmentation de la vitesse pour tout le tronçon et une aggravation des accidents au

second site. En effet, les usagers sécurisés dans le premier site se trouveront piégés à ce second site, lequel comporte une quantité très importante de déficiences, déficiences beaucoup plus critiques que celle du secteur de la coulée Gagnon : profil, visibilité à l'arrêt, rues à angle avec la principale, pente de l'accès du camping vers la principale, site de glacières, absence d'accotement, pas de voie d'évitement au camping, entrée à l'intérieur d'une courbe sous-standard affichée à 35 km/hre, etc.

Et il faut le rappeler, le secteur du lac Kénogami continue à se développer à un rythme accéléré et il ne peut en résulter qu'une augmentation importante de la circulation et des risques plus élevés et importants au site du camping.

### **Commentaires et recommandations**

Comme il y a un aspect de sécurité important dans ce projet qui peut autant m'affecter personnellement que mes proches, mes amis qui y circulent que la population en général, il m'est impossible de passer sous silence cette situation. De plus les connaissances acquises dans mes expériences antérieures dont en sécurité et ma formation d'ingénieur m'empêchent de fermer l'œil sur une telle problématique et je dois demander à la commission de recommander au promoteur de pousser plus à fond les études de sécurité et de tracé en vue d'assurer à l'intérieur de ce projet que la correction au site de la coulée Gagnon n'entraînera pas pour les usagers une augmentation et une aggravation dramatique des accidents au site contigu.