



Régionalisme régional de citoyens et citoyens pour la sauvegarde de l'environnement

**214** P  NP  **DM6.1**

Projets d'amélioration de la route 175  
des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

# MÉMOIRE

**PRÉSENTÉ LORS DES AUDIENCES DU BAPE  
SUR LA ROUTE À QUATRE VOIES DIVISÉES  
DANS LA RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES**

Saguenay, mai 2005

## **TABLES DES MATIÈRES**

INTRODUCTION .....	3
1.- Un quatre voies divisées dans le Parc versus le rail et l'économie .....	4
2.- Un quatre voies divisées dans le Parc et l'environnement ....	7
3.- Un quatre voies divisées dans le Parc et le développement économique durable .....	9
CONCLUSION .....	11

## INTRODUCTION

Le Regroupement régional de citoyennes et citoyens pour la sauvegarde de l'environnement fut fondé en 1997 à la suite de l'arrivée d'un incinérateur à BPC et autres organochlorés.

Depuis ce temps, nous conservons entre 120 et 150 membres en règle qui sont uniquement des citoyennes et citoyens; nous n'avons pas d'organisme membre de notre groupe. C'est donc en leurs noms que le Conseil d'administration dépose ce présent mémoire.

La route du Parc des Laurentides étant un sujet qui concerne et préoccupe tous les habitants de la région du Saguenay-Lac-St-Jean, nos membres tenaient à participer, par la voix du groupe, à cette consultation publique.

Notre expérience et notre expertise dans la rédaction et la présentation de mémoires qui s'adressent au BAPE ne sont plus à démontrer et nous sommes particulièrement fiers de participer à celui-ci puisqu'il y a va de notre survie en tant que région québécoise, appartenant au Québec et vivant encore au Québec. Autrement nous ne pourrions pas suivre la marche du temps, encore moins entrer dans la grande valse de la mondialisation.

Cela étant, notre mémoire traitera d'environnement certes, mais aussi de sécurité et santé et de développement économique durable.

## 1.- Un quatre voies divisées dans le Parc versus le rail et l'économie

Le Regroupement affirme d'emblée que le quatre voies divisées pour la route numérotée 175, traversant la réserve faunique des Laurentides n'est **ni un projet loufoque ni une exigence abusive**, bien que réalisée grâce aux impôts et aux taxes payés par l'ensemble de la collectivité québécoise, y compris celle du Saguenay-Lac-St-Jean. Ce projet est simplement **une nécessité si la vie et la santé des utilisateurs méritent d'être respectées et protégées tout comme l'environnement**.

Il nous est apparu nécessaire, à titre de groupe environnemental, de remettre certaines pendules à l'heure.

Dans des textes déposés à la Commission, on revient à la charge avec le développement du rail comme moyen de transport assurant les différents besoins de la région.

Sur ce point, précisons d'abord que pour construire un chemin de fer, il faut respecter certaines exigences dont la plus étonnante mais aussi la plus fondamentale concerne les pentes à franchir à travers la réserve faunique des Laurentides.

L'auteure du présent mémoire, ayant vécu en Europe quelques années, s'est vite rendue compte que les voies ferrées ne franchissaient pas les montagnes que nous retrouvons dans les Alpes ou dans les Pyrénées; plusieurs tunnels ont été creusés.

Selon un ingénieur de la région qui est chargé de revoir le réseau ferroviaire de la compagnie Roberval Saguenay appartenant à Alcan, l'explication est simple :

**« un train ne peut pas grimper sur une pente de plus de deux degrés ».**

Or, est-il besoin de souligner ici le nombre de montagnes et de monts ayant une pente de plus de deux degrés que nous gravissons entre Laterrière et Québec et ce, tout au long de notre réserve faunique. Combien de tunnels à forer et à quels coûts? L'autre solution serait de contourner tout ce qui est mont ou montagne dans cette réserve ce qui allongerait indûment la route et le temps pour un voyageur en plus de coûter une fortune.

La construction de voies ferrées dans la Réserve faunique des Laurentides nous semble, à tout le moins utopique pour le moment.

Il est important de souligner que la construction d'un kilomètre de rail en **terrain plat** coûte au bas mot un million de dollars pour **une voie** de circulation seulement; alors que la construction d'une route se situe dans la même palette de prix mais elle, elle a au moins deux voies minimum (une pour l'aller et l'autre pour le retour). Ajouter à cela qu'il y a peu de terrain plat dans le Parc des Laurentides ce qui est, somme toute, un euphémisme, et que de ce fait, la construction d'un rail risquerait d'être beaucoup moins économique en réalité.

Comprenez Madame la Présidente que la région du Saguenay-Lac-St-Jean ne veut que ce qui lui revient de droit; elle n'enlève rien aux autres régions du Québec.

Une autre question revient sur les lèvres de plusieurs personnes à savoir les coûts élevés qui seront dépensés pour une région comme la nôtre.

La population de la région a, depuis des dizaines d'années voire des centaines d'années, assumé plus que sa part des dettes de l'État québécois et des infrastructures routières des plus coûteuses imaginées et développées pour les gens habitant les grands centres, puisqu'elle **n'a jamais vu venir le retour de l'ascenseur** quant à l'amélioration de son axe routier principal la raccordant au reste du Québec. Elle a toléré d'être qualifiée toujours et encore, même en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, de région éloignée, isolée. Mais, toute bonne chose a une fin et, le Saguenay-Lac-St-Jean en a fini avec ces épithètes. Elle a le droit à sa juste part puisqu'elle a permis aux autres régions du Québec de sortir de leur isolement grâce à la mise en place d'un réseau routier adéquat. **C'est maintenant au tour du Saguenay-Lac-St-Jean.**

La constitution canadienne confirme notre droit d'avoir notre part d'un réseau routier correct, répondant aux besoins pour la sécurité et la santé des gens d'ici, pour le développement de notre région et l'accès aux échanges de marchandises tant avec le reste du Québec que vers l'étranger. Qu'on le veuille ou non, la mondialisation englobe aussi notre région et nous avons le devoir d'être proactif pour l'avenir de notre région.

Enfin, concernant le réseau routier dont dispose le reste du Québec, nous le payons encore comme nous payons encore le Stade olympique et bien d'autres infrastructures publiques édifiées sur l'ensemble du territoire québécois et dont les gens de notre région ne bénéficient que peu puisque les liens routiers nous reliant aux grands centres s'avèrent être d'une désuétude accomplie. **La région du Saguenay-Lac-St-Jean a le droit et le devoir de s'assurer que ses visiteurs puissent arriver à bon port sans aucun incident ni accident, surtout quand ses visiteurs sont ses enfants et petits enfants. Cette route à quatre voies divisées est une nécessité en 2005 et ce, pour tout le Québec. Alors, construisons-la au plus vite!**

## **2.- Un quatre voies divisées dans le Parc et l'environnement**

**Partant du principe que rien n'est parfait en ce bas monde et qu'à l'impossible nul n'est tenu; toutes les données, tous les écrits portés à la connaissance du public, par le ministère des Transports du Québec pour les audiences actuelles, forcent le Regroupement de se rendre à l'évidence : la route 175 divisée est un plus notable pour la protection de l'environnement et la sauvegarde de la faune.**

De même, toutes les réponses entendues lors des séances d'information venant des représentants de la Faune québécoise ou d'Environnement Canada que de ceux des Pêches et Océans Canada, d'Environnement Québec et autres, **toutes ces réponses obtenues convergent vers le fait que ces travaux routiers constituent des**

**ajouts remarquables** pour la protection de l'environnement ainsi que pour la faune québécoise vivant dans la réserve. La mise en place d'éléments d'atténuation semblent satisfaire l'ensemble des fonctionnaires présents aux séances d'information à Chicoutimi. **Que demander de plus?**

Rien, sinon une étroite surveillance du contenu des camions qui emprunteront cette route en milieu faunique en remettant **en vigueur les manifestes de transport dès aujourd'hui**.

Le représentant du ministère de la Sécurité publique pour les séances d'information à Chicoutimi a affirmé que son ministère possédait peu ou prou de données sur le contenu des camions circulant sur cette route. Il faut, pour assurer une protection maximale de la vie, que ces fonctionnaires **connaissent la caractérisation précise des chargements qui rouleront sur cette route**. Toutes sortes de marchandises empruntent cette voie y compris des matières dangereuses, ne l'oublions pas! Un déversement pourrait être catastrophique bien que carrément moins qu'actuellement.

Pour établir des plans d'urgence, il leur faut cette connaissance et, le moyen le plus sûr de savoir ce que contient le chargement d'un camion c'est de remettre la pratique du manifeste de transport. Dans le Plan de développement durable et de l'environnement du Québec déposé il y a quelques mois, le ministre insiste énormément sur la quantité et la qualité du savoir afin de bâtir un développement durable au Québec. Donc dans ce contexte, **les manifestes de transport sont à remettre à l'ordre du jour le plus rapidement possible**.



### **3.- Un quatre voies divisées dans le Parc et le développement économique durable**

Dernièrement, le ministre responsable du développement durable au Québec a parcouru le territoire avec son Plan de développement durable et l'environnement pour recevoir les commentaires de la population. Nous avons participé à cet exercice en insistant sur deux points précis : **le PRINCIPE DE PRÉCAUTION et l'acceptabilité sociale sont deux autres éléments fondamentaux, avec le savoir, qui servent de solives au type de développement durable que le gouvernement actuel veut mettre en place pour assurer la pérennité du Québec.**

Le PRINCIPE DE PRÉCAUTION peut se résumer ainsi: *dans le doute on s'abstient et, avant de procéder à la réalisation dudit projet on reprend les analyses, les études d'une manière plus approfondie.*

En ce qui concerne l'actuel projet déposé à notre connaissance, une évidence s'impose au lecteur : le PINCIPE DE PRÉCAUTION a guidé le travail des fonctionnaires. Nous n'avons qu'à regarder les mesures d'atténuation retenues que le ministère des Transports du Québec va mettre en place tout le long de cette route pour découvrir l'application du principe de précaution dans ce travail. La protection de la réserve d'eau de la Ville de Québec, les bassins de récupération des produits pour le dégel de la route, etc., ne sont quelques éléments qui démontrent le sérieux des études, des analyses et des conclusions déposées à la Commission.

Quant à l'acceptabilité sociale, elle ne fait plus aucun doute dans l'esprit l'ensemble de la population de notre région et il nous est permis d'ajouter **qu'elle n'a jamais été aussi évidente que maintenant**. À partir de l'obtention du premier permis de la construction la route du Parc des Laurentides dans les années 1950, par le ministre Antonio Talbot, les populations régionales d'hier et d'aujourd'hui savaient qu'un jour **un quatre voies divisées deviendrait obligatoire pour la sécurité des voyageurs**.

Plus près de nous, le groupe régional ACCÈS BLEUET a amassé des milliers de signatures à travers des pétitions qui ont circulé sur l'ensemble de la région et qui, elles aussi, démontrent hors de tout doute raisonnable l'ampleur de l'acceptation sociale de ce projet.

Enfin, l'acceptabilité sociale pour ce projet s'est étendue jusqu'aux politiques et politiciens tant régionaux que québécois et canadiens.

Un projet aussi rassembleur ne peut pas être rejeté ni même retardé pour des considérations, sommes toutes, inconciliables avec le but ultime de ce projet à savoir : **sauver des vies, protéger la faune et l'environnement et favoriser le développement durable de notre région**. Et, comme une vie perdue se chiffre supposément à **plus de 3 millions de dollars**; nous avons intérêt à en sauver le plus possible; c'est ce recherche ce projet.

**Il répond à toutes les exigences fondamentales qui décrivent un développement durable; que faut-il de plus pour le mettre en marche?**

## CONCLUSION

La région du Saguenay-Lac-St-Jean a consacré un nombre incalculable de temps et d'énergie à se battre pour l'obtention d'une route à quatre voies divisées dans le Parc des Laurentides ou Réserve faunique des Laurentides, appelez-la comme vous voudrez, le nom ne change en rien ni la profondeur et ni les convictions soutenant les luttes menées, pour sécuriser cette route nationale, à travers les 50 ans d'existence de ce lien routier.

Le projet actuel reprend à 80% le tracé existant, alors il faut le dire : *les dommages réels à la vie faunique dans cette réserve ont été causés il y a plus de 50 ans soit lors de sa construction et par l'utilisation abusive de la ressource forestière d'il y a quelques années.* Les centaines de kilomètres de chemins forestiers construits à chaque année influencent beaucoup plus l'habitat naturel de la faune et la flore dans cette réserve que le fera le tracé retenu pour la route. Aussi, **les modifications présentes ne font qu'engendrer des améliorations.**

**Enfin, la population régionale aimerait passer à autre chose et elle mérite de passer à autre chose.** Les améliorations apportées à ce lien routier permettront à notre région d'envisager un avenir économique durable et une planification de l'utilisation de nos ressources naturelles afin d'assurer la pérennité de notre région et celle du Québec.

Merci Madame la Présidente.

Élise Gauthier, porte-parole du RRCCSE