

LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

1085, Avenue De Salaberry, bureau 312

Québec (Québec) G1R 2V7

Tél. : (418) 522-8886; Téléc. : (418) 522-7555; Courriel : avsl@mediom.qc.ca

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Commission d'enquête et d'audiences publiques**

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

MÉMOIRE

Fondé en 1986 et comptant environ 250 membres le long du Saint-Laurent, l'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* se consacre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du Saint-Laurent dans l'ensemble de son parcours. Son action en est principalement une de sensibilisation des collectivités riveraines et des usagers et d'intervention dans les débats publics. Elle est orientée vers la protection et la mise en valeur des écosystèmes et des ressources qu'ils offrent et vers l'harmonisation des usages au bénéfice du plus grand nombre. Le développement d'un transport maritime respectueux des écosystèmes et s'intégrant bien aux autres usages du fleuve est un des enjeux que l'organisme privilégie, en raison notamment des avantages qu'il présente du point de vue environnemental.

Ce qui est en cause dans cette enquête et audience du BAPE est l'organisation des transports en provenance de la région du Saguenay – Lac Saint-Jean à destination du sud du Québec et au delà. Les facteurs à considérer sont les facteurs économiques, les facteurs sociaux et les facteurs environnementaux. L'objectif est de discerner, pour les privilégier, les modalités d'organisation de ces transports présentant le meilleur équilibre dans les résultats relativement à ces différents facteurs.

Parmi ces facteurs, nous ne considérerons que le facteur social « sécurité des personnes » et les facteurs environnementaux « impacts du trafic automobile sur l'environnement naturel immédiat » et « impacts de ce même trafic sur l'accélération du réchauffement climatique due à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ». Ces facteurs, nous les considérerons du point de vue de l'obtention de cet équilibre le meilleur.

Nous nous exprimerons aussi à partir de la considération selon laquelle l'État est la principale instance responsable de veiller à la dimension sociale et environnementale du développement, responsable, même, d'en promouvoir la prise en compte efficace, alors qu'en matière économique, dans nos sociétés occidentales, il a moins une responsabilité d'initiative que d'encadrement et d'appui.

Sur la route 175, la sécurité des personnes est affectée particulièrement, bien que non exclusivement, par l'importance du trafic par camions lourds. Celui-ci est aussi une des causes des impacts sur l'environnement naturel immédiat. De plus, le transport par camion est connu pour générer une part appréciable des gaz à effet de serre (GES) du Québec. Un des objectifs à poursuivre est donc de faire en sorte que ce trafic soit moins dommageable à cette sécurité et à cet environnement. Le projet en examen propose pour cela des aménagements aux conditions dans lesquelles ce trafic se fait, sans toucher, à notre connaissance, au trafic lui-même. À noter que certains de ces aménagements proposés ont eux-mêmes des impacts négatifs importants sur l'environnement naturel immédiat.

Il apparaît pourtant facilement que le moyen à privilégier, parce que prenant, lui, le problème à la source, est la diminution de l'importance de ce trafic. Cette diminution est techniquement possible, à une échelle importante. Les transports entre le Saguenay – Lac Saint-Jean et le sud du Québec et au delà disposent en effet d'autres possibilités que celles de la route, soit celles offertes par le ferroviaire et par le maritime. Le transport maritime, auquel nous nous arrêtons plus particulièrement, peut se faire via le Saguenay, le Saint-Laurent et les Grands Lacs, avec leurs aménagements et leurs installations maritimes et portuaires de grand calibre, offrant le soutien nécessaire au transport lourd par voie d'eau à l'intérieur de l'est du continent. Ce mode de transport présente, par rapport au transport routier, des avantages environnementaux bien connus, parmi lesquels de moindres émissions de gaz à effet de serre et surtout de moindres besoins de développement des infrastructures routières aux dépens du milieu naturel et une moindre densité du trafic routier et de ses impacts sur la qualité de vie des usagers et des riverains.

Transports Québec, le promoteur du projet sous examen, invoque les deux arguments économiques suivants pour s'objecter à l'idée de privilégier un recours plus grand au maritime pour le transport lourd comme principale solution aux problèmes posés ici par l'importance du camionnage : Cela coûterait généralement plus cher et surtout, ce n'est pas le choix fait par les entreprises concernées. C'est en tout cas ce qui ressort de l'exposé fait par Transports Québec devant la Commission sous le titre *Transport interrégional des marchandises*.

En ce qui a trait aux coûts, il faut rappeler que, si les coûts du camionnage apparaissent moins élevés que ceux du maritime, c'est de façon importante parce que le camionnage n'a pas à assumer les coûts de l'entretien du réseau routier, entièrement pris en charge par l'État, alors que le maritime paie pour les coûts d'utilisation du réseau navigable et portuaire.

Quant au fait que ce n'est pas le choix des entreprises, cela tient à ce que, n'ayant essentiellement à considérer, comme entreprises privées, que l'efficacité technique et la rentabilité économique de leurs opérations, elles ne voient pas celles-ci s'inscrire dans un contexte où le nécessaire est fait pour encourager le transport maritime et le rendre économiquement et techniquement compétitif au nom de ses avantages en matière d'environnement et de sécurité des personnes.

La présence de ce contexte est précisément ce qui est en cause, pour nous, dans ce dossier. Elle est principalement de la responsabilité de l'État. À l'État de mettre en évidence la nécessité et l'importance de prendre en considération les besoins en matière d'environnement et de sécurité des personnes. À l'État de mettre en place les éléments de contexte favorisant une organisation des transports à la fois compétitive et allant dans le sens du développement durable, desservant l'ensemble de l'intérêt public, tant au plan économique que social et environnemental.

L'État est d'autant plus tenu d'agir selon cette ligne lorsqu'il s'apprête à intervenir lui-même de façon importante dans le développement d'infrastructures de transport comme c'est le cas ici. Or ce n'est pas ce que Transports Québec laisse voir. Nous déplorons que Transports Québec ne fasse que constater que les entreprises faisant affaire au Saguenay – Lac Saint-Jean ou avec cette région ne soient pas portées à orienter une plus grande partie de leurs transports vers le maritime. À l'occasion d'un examen comme celui-ci, le ministère doit considérer et faire valoir l'organisation des transports de cette région qui est susceptible de desservir au mieux l'intérêt public, notamment en ce qui touche l'environnement et la sécurité des personnes, sans s'en tenir pour cela aux choix que les entreprises privées font, pour raison de compétitivité, dans un contexte où un mode est économiquement plus favorisé que les autres. Transports Québec doit, dans le cadre du présent processus, examiner ce que les compétences et les ressources de l'État permettent de faire pour rendre le transport maritime à partir et vers le Saguenay – Lac Saint-Jean suffisamment compétitif pour qu'il soit possible qu'une diminution en sa faveur du trafic lourd sur la route 175 représente un équilibre durable, économiquement, socialement et environnementalement, dans l'organisation des transports de cette région. Sans cela, Transports Québec n'agirait pas comme étant ici l'État mais comme le simple promoteur de travaux routiers, comme le ferait un entrepreneur privé.

Une autre considération est à introduire ici : À mettre à nouveau autant de ressources, financières et autres, dans le développement de l'option routière pour des transports régionaux et si peu pour le développement de l'option maritime, n'est-on pas en train de précipiter un déséquilibre régional créé durant les 20 dernières années par l'accroissement du camionnage? Cela a incité les entreprises à mettre de côté le transport maritime, alors que le réseau routier s'est trouvé à être surchargé au point d'en arriver à la situation actuelle devenue intenable. S'il n'y a que les infrastructures routières où le transport des charges lourdes peut se faire de manière compétitive, ce sera le choix des entreprises, car ces dernières n'investissent pas dans les infrastructures de transport.

Nous soumettons aussi les observations suivantes à partir des données fournies par Transports Québec dans son document déjà cité *Transport interrégional des marchandises* : L'éventail des produits transportés vers ou à partir de la région devrait être considéré de façon plus large. Le document ne cite que les produits du bois et les produits métalliques. Il ignore l'ensemble des produits (intrants et extrants) reliés à l'agriculture, l'alimentation, la construction, les services, etc. L'image serait plus complète et les possibilités de diversification dans les modes de transport apparaîtraient plus si l'ensemble était pris en considération.

Quant à la diversité effectivement pratiquée dans les modes de transport actuellement, il ressort du document que la distance à parcourir est déterminante pour le choix du mode; le mode maritime, notamment, est actuellement plus intéressant que le camionnage pour les parcours de plus de 500 à 750 kilomètres (page 7). Or on nous dit aussi (page 8) que 33% des marchandises sur la route 175 ont pour origine ou destination Montréal, incluant le sud du fleuve (soit à 500 km environ de Saguenay), et 16% le reste du Canada et les USA. On ne nous dit pas quelle part de ce 33% et de ce 16% utilise le maritime mais tout laisse présager que ce n'en est pas actuellement la plus grande part. Ne peut-on penser qu'avec un support renforcé du gouvernement du Québec, apporté en raison notamment de l'importance de voir diminuer le camionnage lourd sur la 175, en raison aussi, plus généralement, de l'équilibre à favoriser entre les modes au nom de l'intérêt public et de la recherche d'un développement durable, ne peut-on penser, dis-je, qu'avec ce support, la part du maritime dans le transport des charges lourdes entre la région, Montréal et au delà pourrait avantageusement augmenter de façon significative?

En conclusion, dans la ligne des considérations qui précèdent, les Amis de la vallée du Saint-Laurent demandent qu'avant qu'une décision soit prise quant au projet présenté, Transports Québec soit invité à faire état de ce que pourrait être une alternative, totale ou partielle, à son projet tel que présenté actuellement, recourant au développement du transport maritime entre le Saguenay – Lac Saint-Jean et le sud du Québec et au delà. Transports Québec devrait notamment évaluer les améliorations qui pourraient être apportées à ce transport maritime avec les ressources financières et autres qu'il projette de consacrer au projet tel que présenté actuellement, améliorations susceptibles d'orienter vers ce transport une part suffisante du trafic routier lourd utilisant la route 175 pour réduire de façon significative l'impact de ce trafic sur la sécurité des personnes et sur l'environnement.

Avant cependant de terminer, nous voudrions citer à la Commission les cas de deux industries qui ont récemment décidé, contrairement à ce qui se faisait jusque là, de choisir le transport maritime plutôt que le camionnage pour le transport de charges lourdes entre la Côte Nord et l'intérieur du Québec. Ces deux industries sont Aluminerie Alouette inc. et la compagnie de pâtes et papier Kruger. Plutôt que présenter nous-mêmes ces deux cas, nous nous permettons de référer la Commission à deux textes qui les évoquent et les commentent : un article faisant état d'une entrevue donnée au journal *Le Soleil* par la directrice générale de l'association Armateurs du Saint-Laurent

(Annexe 1) et un message adressé par notre organisme au président et chef de la direction d'Aluminerie Alouette inc. (Annexe 2).

À remarquer, en tout cas pour Aluminerie Alouette : la volonté de ne pas surcharger le trafic routier semble bien être une des motivations majeures ayant joué; l'État ne semble pas être intervenu; la décision a été prise malgré un coût économique supérieur à ce qu'il aurait été pour le camionnage. De telles initiatives indiquent bien, nous semble-t-il, que le temps est mûr pour que l'État québécois, et Transports Québec en particulier, se fasse désormais le promoteur actif d'une généralisation de ce genre d'initiatives, en faveur d'une organisation des transports qui mette plus que jamais le Québec sur la voie du développement durable.

Le 25 mai 2005

Pour le conseil d'administration,
André Stainier, président

Annexe

Extrait de *Les grands enjeux du fleuve Saint-Laurent – Circulation*, par Pierre ASSELIN, Le Soleil, 21 mai 2005, page D2

(.../...)

« Je ne m'explique pas encore que du granit parte en camion du Saguenay pour aller jusqu'en Floride », observe Nicole Trépanier, directrice générale des Armateurs du Saint-Laurent. Elle craint aussi qu'un projet comme le transport des hydrocarbures au Saguenay ne puisse pas voir le jour parce qu'on n'arriverait pas à trouver de financement pour reconstruire les réservoirs qui avaient été démolis. Cela permettrait d'éliminer pas moins de 25 000 passages de camions sur la route 175, soutient-elle, et de réduire de 6500 tonnes les émissions de CO2.

Deux exemples récents montrent que le transport maritime commence à marquer quelques modestes points contre le camion. L'aluminerie Alouette a annoncé qu'elle confiait le transport de 250 000 tonnes d'aluminium à un transporteur maritime, et la compagnie Kruger a choisi le même mode de transport pour 200 000 tonnes de copeaux en provenance de Forestville.

La situation commence à devenir tendue sur la route 138, le long de la Côte Nord, notamment avec l'agrandissement d'Alouette. Cela explique peut-être pourquoi, selon Mme Trépanier, l'aluminerie a retenu le transport par barge, dont le coût est de 50% moins élevé que par navire, mais quand même 50% de plus que par camion. « La compagnie voit que la pression sur la 138 est énorme, dit-elle. L'achalandage est en croissance surtout pour les camions. Alouette s'est probablement dit : on ne peut pas imposer ce fardeau-là sur la population. »

Le contrat d'Alouette représente l'élimination de 20 000 passages (aller et retour) sur la 138, et celui de Kruger en élimine 18 000 autres, notamment sur la traverse de Tadoussac. Pour ce dernier contrat, c'est comme si on faisait disparaître 2000 autos des routes.

Le nombre de camions lourds a plus que doublé en tout juste dix ans, de 1990 à 2000, dit-elle.

Le bateau pourrait aussi être une option de rechange intéressante pour le transport de cargaisons surdimensionnées qui bloque parfois les routes. Alouette a par exemple utilisé les bateaux de Canada Steamship Lines qui se dirigeaient vers Sept-Îles pour acheminer les plus grosses pièces utilisées dans l'agrandissement de son usine.

« Transport Québec m'a demandé de dresser une liste des compagnies qui seraient intéressées par le transport hors normes, signale la directrice des Armateurs du Saint-Laurent. Ça a l'air peut-être anodin, mais c'est un changement de culture. »

Pour le transport sur courte distance, conclut Nicole Trépanier, le nerf de la guerre c'est le maintien et l'amélioration des infrastructures destinées au transport maritime. Tout dépend de l'état des ports régionaux (.../...)

Annexe 2

Message de *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* à *Aluminerie Alouette inc.* (26 mars 2005)

Objet : AVSL 050326B - Transport maritime Sept-Îles - Trois-Rivières

Date : Samedi 26 mars 2005 21:58

De : André Stainier <stainier@mediom.qc.ca>

À : <gpardini@alouette.qc.ca>

Cc : Les Amis de la vallée du Saint-Laurent <avsl@mediom.qc.ca>

M. Joe Lombard, président et chef de la direction
Aluminerie Alouette inc.
Sept-Îles (Québec)
Courriel: gpardini@alouette.qc.ca

Monsieur,

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* félicite *Aluminerie Alouette inc.* pour sa décision de recourir au transport maritime sur le Saint-Laurent pour le transport hebdomadaire, dès avril 2005, de produits d'aluminium et d'autres marchandises entre Sept-Îles et Trois-Rivières. Ce transport par barge et par bateau d'environ 250 000 tonnes par année équivaut à un transport routier de près de 15 000 camions. C'est dire le bienfait qui résultera de ce choix en ce qui touche l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, l'encombrement et la dégradation du système routier, les problèmes de qualité de vie des riverains et des utilisateurs de celui-ci. Nous y voyons aussi avec bonheur une reconnaissance de la vocation du Saint-Laurent comme voie maritime intérieure, offrant au Québec et à ses régions des possibilités de développement, en matière de transport, s'intégrant bien à une mise en valeur du territoire respectueuse des ressources qu'il offre et de leur avenir.

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* (AVSL) est un organisme à but non lucratif qui œuvre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du fleuve Saint-Laurent et à l'harmonisation de ses usages. Il existe depuis 1986 et compte quelques centaines de membres, individuels et corporatifs, répartis dans tout le Québec.

André Stainier, président
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent
1085, avenue De Salaberry, bureau 312
Québec (Québec) G1R 2V7
avsl@mediom.qc.ca