



Mémoire

du

Conseil régional FTQ Saguenay–Lac-St–Jean

et du

**Conseil régional FTQ haut du Lac-St-Jean–
Chibougamau-Chapais**

présenté au

Bureau des audiences publiques

sur l'environnement

concernant les projets

d'amélioration de la route 175

des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

**Jonquière
12 mai 2005**

Conseil régional FTQ Saguenay–Lac-St-Jean

Conseil régional FTQ haut du Lac-St-Jean–Chibougamau-Chapais

100-2679, boulevard du Royaume

Jonquière (Québec) G7S 5T1

Téléphone : (418) 699-0199

Télécopie : (418) 699-7179

ftqsaglac@videotron.ca

Source : Mishell Potvin, président

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Mandat du BAPE	6
Sécurité	7
Circulation	9
Recommandation – 1	10
Coûts	11
Recommandation – 2	12
Répercussions environnementales	13
Recommandation – 3	14
Retombées économiques régionales	15
Équité	16
Recommandation – 4	16
Les partenariats public-privé (PPP)	17
Recommandation – 5	18
Conclusion	19
Sommaire des recommandations	20

Introduction

Nous voulons d'abord nous situer sur l'échiquier régional afin que vous puissiez constater l'ampleur du nombre de personnes que nous représentons.

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, la FTQ, est un organisme qui regroupe au-delà d'un demi-million de membres syndiqués au Québec. Par ses conseils régionaux et son représentant régional, elle regroupe au-delà de 25 000 membres syndiqués dans la région. Ceci en fait la plus grosse centrale syndicale autant au niveau provincial que régional. Nous représentons donc un échantillonnage important de la population de la région qui utilise la route 175 pour ses déplacements tant au niveau professionnel que récréatif. Plusieurs de nos syndicats affiliés sont dans le domaine du transport routier et connaissent bien la problématique du Parc des Laurentides.

On doit ajouter que le Fonds de solidarité (FTQ) est le bras financier de la FTQ et investit dans la création et la sauvegarde des emplois tant au Québec que dans la région du Saguenay—Lac-St-Jean—Chibougamau-Chapais.

Malgré le fait que nous n'avons pas la prétention d'avoir scruté à la loupe les milliers de pages de documents déposés par le ministère des Transports du Québec ainsi que ceux de tous les autres organismes, à cet égard, notre réflexion sur le sujet s'inscrit dans la poursuite de notre action pour trouver collectivement des moyens d'aider notre région à créer des emplois, à contrer l'exode des jeunes tout en respectant l'environnement et la qualité de vie des habitants du Saguenay—Lac-St-Jean. Nous croyons que ce projet de route à quatre voies divisées pourrait contribuer à réaliser en bonne partie ces objectifs.

Depuis plus de trois décennies, la population du Saguenay—Lac-St Jean lutte pour la construction de cette route. Après deux annonces conjointes des gouvernements provincial et fédéral en 2002 et 2004, annonçant tour à tour la construction de cette route, nous réitérons notre position

favorable à ce projet qui reliera notre région de façon adéquate avec les autres régions du Québec et ce, pour les générations actuelles et futures.

Mandat du BAPE

Selon les communications entre le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas J. Mulcair et le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, M. William J. Cosgrove, le mandat fut donné « *de tenir des audiences publiques concernant le projet d'amélioration de la route 175 à **quatre voies divisées**¹ sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay ainsi que le projet de réaménagement à **quatre voies séparées**² de la route 175 sur le territoire de Canton unis de Stoneham-et-Tewkesbury* ».

Dans un cas comme dans l'autre, le mandat du ministre stipule qu'il s'agit bien de faire l'étude d'une **route à quatre voies**. Si nous avons bien compris le mandat du BAPE, celui-ci doit apporter ses recommandations pour autoriser, améliorer ou simplement rejeter l'un ou l'autre ou même les deux projets. Notre compréhension du mandat n'autorise donc pas le BAPE à proposer des alternatives telles qu'une route à trois voies par exemple car il s'agit bien d'une route à quatre voies que le ministre M. Mulcair a donné mandat d'étudier.

¹ Document CR5a, Lettre du 22 mars mandatant le Bape de tenir des audiences publiques

² Document CR5b, Lettre du 23 mars mandatant le Bape de tenir des audiences publiques

Sécurité

Un des points majeurs motivant la construction de cette route est sans aucun doute la notion de sécurité. Comme cité dans l'étude d'impact³ du ministère, 50% des accidents sont causés par le trafic lourd même s'il ne constitue que 16% du trafic. Qui plus est, les collisions frontales sont en majorité de cette même cause, sans égard à la responsabilité. Comme nous représentons un bon nombre de camionneurs de longues distances, certains d'entre eux sont sortis traumatisés d'accidents mortels dans le parc. Selon ces mêmes témoignages, comme la majorité des transports longues distances au Québec est faite sur des autoroutes, donc absence de ce genre d'accident, ceux-ci nous ont demandé à plusieurs reprises d'appuyer ce projet de route à quatre voies divisées. Comme le soulignait M. Richard Laferrière lors de la 1^{ère} étape du BAPE, selon plusieurs études concernant les coûts reliés aux accidents mortels, la valeur de base serait aux alentours de 3,5M\$⁴ par événement. Toujours selon les données⁵ fournies par le ministère des Transports du Québec, au-delà de 70 accidents mortels se sont produits au cours des 10 dernières années. Évidemment ce ne sont pas tous des face à face, toutefois si tous ces accidents étaient éliminés avec une route à quatre voies, c'est pas moins de 245M\$ de coûts inhérents qui auraient été évités. Une dizaine d'autres années comme ces 10 dernières et c'est la route au complet qui est financée par des coûts de mortalité évités. En considérant ces dernières données, tout retard de construction équivaut à une perte de 2,1M\$ par mois en vie humaine. S'ajoute à ça, et c'est le plus important, les conséquences psychologiques des pertes de vies humaines. Comme il s'agit d'une route à grands déplacements, la plupart des véhicules voyagent avec plus d'un passager. Ce qui fait que lorsqu'il y a un accident mortel, il y a souvent plus d'un mort dans le même accident. Des familles complètes sont décimées ainsi. Alors qu'à d'autres occasions, se sont plusieurs membres d'une même famille qui disparaissent.

³ Document DA21a, Étude d'opportunité d'amélioration de lien routier entre la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de la région de Québec

⁴ M. Richard Laferrière, verbatim audiences du 21 avril 2005, PM.

⁵ Document DA18a, MTQ Présentation sur les données d'accidents, avril 2005.

Les autres mesures⁶ pour diminuer de 50% les collisions avec la grande faune, selon les prévisions, en améliorant la géométrie de la route, en éliminant les mares salines, en installant des clôtures, de l'éclairage, de la signalisation et des systèmes de communication aideront à diminuer ce genre d'accident. L'acquisition de connaissance sur les habitats de la grande faune pourra aussi aider à l'élimination des accidents mortels.

Il est donc impératif que le ministère des Transports procède le plus rapidement possible à la construction de cette route afin de diminuer et même éliminer toutes ces pertes de vies inutiles.

Toutefois, dans une perspective de développement durable, le ministère devra continuer à soutenir le projet d'alternative du transport du carburant afin de diminuer les risques d'accidents écologiques qui s'ajoutent aux risques d'accidents mortels.

⁶ Document DA20a, Présentation sur la grande faune, avril 2005

Circulation

Selon les données du ministère, l'augmentation de la circulation⁷ est et sera d'environ 2,2% par année. Toutefois selon nous, le pourcentage de 23,4% de camions tendra à diminuer. Non pas que le nombre de camions diminuera mais nous croyons que le nombre de véhicules augmentera beaucoup plus que les prévisions du ministère, car d'une part, plusieurs de nos membres qui voyageaient par les routes 155 et 381 nous confirment qu'ils n'hésiteront plus à utiliser la 175 en toute sécurité, même s'ils devront faire un détour pour l'utiliser.

D'autre part, une certaine catégorie de voyageurs estivaux augmentera le nombre de ses voyages à l'extérieur de la région en empruntant cette route plus souvent.

Ce raisonnement est conforme aux changements de comportements suite au prolongement de la route 170 vers le Lac Saint-Jean alors que la route 172 fut délestée de plusieurs véhicules qui préféraient utiliser la route à quatre voies plutôt qu'une route à deux voies même si la distance était un peu plus grande; comme on dit « le beau chemin ne rallonge pas ». Attendu que ce changement de comportements n'est pas pris en compte par le ministère des Transports, il est évident que le nombre de véhicules augmentera de façon substantielle lors de l'ouverture de la route 175 sur toute sa longueur pour probablement se stabiliser aux prévisions du ministère par la suite.

Nous avons entendu à plusieurs reprises depuis le début des audiences du BAPE, incluant l'étude d'impact du ministère des Transports du Québec, que cette route n'était pas justifiée considérant son faible taux de circulation comparativement à d'autres routes du Québec. Devenant l'axe majeur reliant la région à l'extérieur, l'argumentation précédente permet de justifier de plus en plus cette route sur l'augmentation prévisible de la circulation des véhicules.

⁷ Document DA6a, Tableau 1,3 de l'étude d'impact sur l'environnement modifié.

Nous recommandons :

- 1 - Que le BAPE considère dans son rapport final cette argumentation sur l'augmentation de la circulation pouvant aider à la justification de la construction de cette route à quatre voies.

Coûts

En plaçant cette artère dans leur priorité immédiate dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, les gouvernements acceptaient de partager les frais de cette construction.

Voici un extrait du communiqué de presse qui avait été émis par monsieur Chrétien et monsieur Landry le 22 août 2002, lorsque l'annonce du projet a été faite⁸: *«Les gouvernements du Canada et du Québec ont convenu que la route 175 soit désignée comme priorité immédiate dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. La désignation immédiate de la route 175 aidera à stimuler l'économie de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, a déclaré le Premier ministre Chrétien. Quant à monsieur Landry, il a souligné l'importance de ce projet, tant au regard de l'économie que celui de la sécurité routière. La réalisation de ce projet majeur accentuera le potentiel de développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean en permettant une plus grande fluidité de la circulation et de meilleurs échanges commerciaux. Elle permettra également une plus grande quiétude aux usagers de la route puisque les travaux réalisés permettront de réduire les risques d'accidents, a-t-il déclaré.»*

Ce qui faisait dire au représentant du ministère des Transports de la région de la Capitale nationale, M. Luc Bergeron lors de la 1^{er} partie des audiences⁹: *«Dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, on parle d'autoroute, donc de quatre voies séparées et maintenant, je ne sais pas comment serait reçue l'idée d'un trois voies, mais ça ne correspond pas, dans mon esprit, à l'esprit du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.»*

Mme Claire Michaud pour Transports Canada ajoutait¹⁰ *«Ce qui est sur la table ou ce qui fait l'objet du protocole ou l'accord de principe du mois de mai, c'est un quatre voies divisées entre Stoneham et Saguenay.»*

⁸ Communiqué de presse de MM. Landry et Chrétien du 22 août 2002.

⁹ M. Luc Bergeron, verbatim audiences du 19 avril 2005, soirée.

¹⁰ Mme Claire Michaud, verbatim audiences du 19 avril 2005, soirée.

Nous sommes donc en présence d'un projet de route à quatre voies. Il est donc invraisemblable d'accepter d'autres propositions telles qu'une route à trois voies comme certains l'ont proposées. Qui plus est, le Québec paierait seul la construction d'autres alternatives que la route à quatre voies. Ce qui revient à dire que le gouvernement du Québec construit deux voies et celui du fédéral en ajoute deux autres.

Dans le contexte difficile des négociations du financement sur l'infrastructure stratégique avec le fédéral, il est impératif d'accepter cette entente de financement dans sa totalité si l'on ne veut pas perdre ces millions de dollars dédiés à la construction de la route.

Nous recommandons :

- 2 - Que le BAPE s'en tienne au projet de route à quatre voies et élimine toutes propositions d'alternatives pouvant mener au désistement du fédéral dans le partenariat de financement dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Répercussions environnementales

Même si le tracé de cette route se trouvera en plein bois, soit en réserve faunique sauf pour quelques kilomètres de la partie sud, nous constatons que le ministère des Transports du Québec n'a pas laissé tomber pour autant l'environnement. Selon l'information¹¹ recueillie lors de la première partie des audiences, le ministère des Transports du Québec restaurera des sites qui seraient laissés à eux-mêmes n'eut été de cette construction.

Nous sommes heureux d'apprendre que le programme de protection des habitats fauniques a d'abord pour but de minimiser les pertes. La mission de Faune Québec est de s'assurer de conserver et de mettre en valeur la faune et ses habitats dans une perspective de développement durable. À cet égard, des mesures d'atténuation ou de compensation sont prévues afin d'appliquer le principe d'auto compensation, de façon à ce qu'il n'y ait aucune perte nette et d'éviter tout accident de chantier pouvant causer des pertes d'habitat du poisson, lors de la phase des travaux de construction de la route et des ponts, par une bonne surveillance de chantier.

Le concept complémentaire du volet compensation d'aménagement faunique hors de l'emprise permettra de restaurer le lac Beloeil¹² en compensation. N'eut été de la construction de la route à quatre voies, nous comprenons qu'aucune restauration de ce lac n'aurait été faite. Qui plus est, le nombre d'hectares compensés sera supérieur à celui perdu avec la restauration de ce lac.

Pour les terres humides et avifaunes, on peut comprendre qu'elles seront traitées de la même façon en récupérant d'autres espaces ailleurs, notamment en restaurant des tronçons de corridors abandonnés.

Plusieurs intervenants¹³ se sont inquiétés d'accidents écologiques potentiels à la réserve d'eau potable de la Capitale nationale au lac St-Charles. La contamination de ce réservoir par la rivière des Hurons est possible même si peu probable. Il semble que toutes les mesures prises par le promoteur permettent d'éliminer ce genre d'accident.

¹¹ Présentation de M Donald Martel à la 1^{ère} partie des audiences à Saguenay le 13 avril 2005

¹² DA5a, Concept complémentaire du programme de compensation de l'habitat du poisson. Rehaussement du lac Beloeil dans la réserve faunique des Laurentides, avril 2005

¹³ 1^{ère} partie des audiences tenue à Québec les 19-20-21 et 22 avril 2005

Toutefois, tous les moyens pour sécuriser les utilisateurs de ce réservoir d'eau potable doivent être mis en œuvre. Les perceptions d'insécurité suite à la construction de la route à quatre voies et de son utilisation doivent convaincre les gens qu'il y aura moins de danger après la construction, avec toutes les mesures mises en place qu'il y en a actuellement.

Nous recommandons :

- 3 - Que le promoteur s'assure que son programme de surveillance et de suivi¹⁴ soit appliqué rigoureusement sur toute la longueur des travaux sur la 175, entre les kilomètres 60 et 227 tel que planifié dans le projet de construction.

¹⁴ Document PR8.2b, programme de surveillance et de suivi

Retombées économiques régionales

Un projet d'envergure comme celui-là permettra aux travailleurs et travailleuses de la région de retourner en emploi. Nous n'espérons pas le plein emploi, toutefois le taux de chômage étant un des plus élevés du pays, on peut présumer que la majorité des travailleurs proviendrait de la région. D'après nos contacts, la région de la Capitale nationale étant actuellement mieux garnie que la région en travaux de toutes sortes, la disponibilité de nos travailleurs pourrait être favorisée pour occuper les 4064¹⁵ emplois directs (personnes-années) que requièrent les travaux de construction de la 175.

Tel que démontré dans les études¹⁶ du ministère des Transports du Québec, la réduction des coûts d'opération des entreprises régionales figure parmi les avantages économiques importants. Les coûts de transport reliés aux industries du bois et du métal permettront de rendre plus compétitives ces industries.

L'étude¹⁷ « KPMG 2004 » démontre que les coûts de transport vérifiés dans 121 villes de 11 pays différents sont les deuxièmes plus élevés, au Canada juste avant l'Islande. Malgré tout, le Canada est en tête de liste des pays où les coûts des entreprises sont les plus bas. Même que la ville d'Alma se classait deuxième meilleure au pays, parmi les villes étudiées en 2004. Nul doute que la construction de la route 175 à quatre voies rendra la région encore plus compétitive en influençant les coûts de transport à la baisse.

La région a grandement besoin de moyens favorisant son développement. L'exode des jeunes est particulièrement néfaste à la région. Au-delà de 2000 jeunes quittent la région chaque année. La démographie régionale s'accroît progressivement et tous les moyens sont bons pour freiner cet exode. La route 175 à quatre voies fait partie de ces moyens.

¹⁵ Document DA25a, transparents sur les impacts socio-économiques

¹⁶ Document DA26a, Impacts sur le développement économique et justification

¹⁷ KPMG / Édition G7 – 2004 / Choix concurrentiels

Équité

Des six pôles géographiques majeurs, selon le ministère des Transports du Québec, seul Saguenay n'est pas relié par une route à quatre voies. Qui plus est, l'autoroute 55 vers le nord, (Shawinigan–Grand-mère) et 73 vers le sud (Beauce) ne sont pas dans la liste des pôles géographiques reconnus par le ministère des Transports du Québec. Il aurait été intéressant de connaître les raisons qui ont justifié ces choix de construction de routes à quatre voies pour ces régions même si nous comprenons qu'il y a des critères de base tels que le taux de circulation, le taux d'accident et autres pour justifier de telles constructions.

Même si le critère politique n'est pas technique ni scientifique, nous croyons qu'il a une influence prépondérante lors de l'attribution des crédits disponibles pour le choix de construction des routes au Québec. Compte tenu des deux exemples cités précédemment, la région du Saguenay–Lac-St-Jean ne doit pas faire exception à ce critère politique et doit, en toute équité être reliée par une route à quatre voies au même titre que les cinq autres pôles géographiques majeurs et les deux régions citées plus haut.

Nous recommandons :

- 4 - Que la région du Saguenay–Lac-St-Jean soit traitée équitablement dans l'attribution des routes reliant les pôles géographiques majeurs au Québec dont elle fait partie.

Les partenariats public-privé (PPP)

Nous avons des préoccupations particulières face aux partenariats public-privé. Ayant déjà été invoqué dans le passé, même au point d'en faire une route à péage, nous demanderons au BAPE d'inclure dans ses recommandations une clause permanente soustrayant cette route de tout PPP, pour l'entretien et l'exploitation de celle-ci.

Nous sommes loin de partager l'idée que les PPP entraînent des économies pour le secteur public. Le partage de risques est un élément-clé que les gouvernements citent abondamment à l'appui des PPP. Plusieurs expériences ont démontré qu'à chaque difficulté rencontrée, c'est le secteur public qui, finalement, couvrait les risques. Les profits sont privatisés et les déficits socialisés. Les raisons d'une participation du secteur privé dans les PPP demeurent exclusivement financières. La seule motivation d'une entreprise privée réside dans la perspective de réalisation de profits intéressants. Souvent, c'est la santé et la sécurité qui sont en jeu. Le cas de privatisation du rail britannique montre qu'on s'est moqué honteusement de la sécurité publique. Au moins 6 accidents graves ont eu lieu depuis 1997, faisant 60 morts et plusieurs centaines de blessés. Ces accidents ont mis en évidence de graves problèmes dans les systèmes et les procédures de sécurité et dans l'entretien des voies.

Des hausses substantielles de tarification ont un impact non négligeable sur l'accessibilité aux services d'utilité publique. Cependant, la notion d'utilisateur-payeur représente un défi au Québec, car les utilisateurs tiennent pour acquis que les infrastructures routières et leur entretien doivent être gratuits.

Plus près de nous également, en Ontario, le Premier ministre Harris, annonçait en 1999, que la construction de la nouvelle autoroute 407, un tronçon de 108 kilomètres à péage, impliquerait des hausses de tarifs couvrant le coût de la vie plus 2 % annuellement. Faute de réglementation tarifaire, l'entrepreneur s'en est donné à cœur joie. En cinq ans, les droits de péage ont bondi de 200 %.

Comme cette route constituera le lien majeur de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean aux autres régions et centres urbains québécois,

Nous recommandons :

- 5 - Que le BAPE exige un engagement gouvernemental à l'effet que cette route demeure d'administration publique et gratuite pour tous les utilisateurs.

Conclusion

Le développement de nos collectivités est intimement lié au développement régional. L'économie de la région étant fragile, il faut diversifier le développement des activités régionales par l'exploitation de retombées multiples. Cette route permettra à l'économie régionale de prendre de l'expansion et de se développer au même rythme que les autres régions du Québec.

Les gens de la région sont fiers, ingénieux et dynamiques. Ils ont la volonté et la capacité d'agir sur leur propre développement en autant qu'ils aient les outils pour le faire.

Nous croyons aussi que le gouvernement du Québec doit porter au nombre de ses priorités celle du maintien, de l'amélioration et du développement du transport collectif public et du transport lourd routier.

Connaissant par ailleurs le préjugé favorable du gouvernement envers les PPP, nous ne pouvons nous permettre de passer sous silence le fait que pour nous, les PPP représentent une voie dangereuse et inadéquate des activités de gestion, d'entretien et d'exploitation des infrastructures routières au Québec. Nous sommes convaincus que les citoyens et citoyennes seront mieux servis par le système public, particulièrement au niveau de la sécurité et des coûts de transport.

L'expérience antérieure nous démontre que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement trouvera parmi tous les mémoires et recommandations qu'il aura entendus, des solutions pertinentes et proposera des compromis qui réussiront à mettre en commun toutes les orientations des groupes intéressés. Afin que la route à quatre voies du parc puisse s'ériger dans l'harmonie et permettre aux citoyens et citoyennes de notre région et de celle de la Capitale nationale de vivre dans la dignité et le respect mutuel.

Sommaire des recommandations

- 1 - Que le BAPE considère dans son rapport final cette argumentation sur l'augmentation de la circulation pouvant aider à la justification de la construction de cette route à quatre voies.
- 2 - Que le BAPE s'en tienne au projet de route à quatre voies et élimine toutes propositions d'alternatives pouvant mener au désistement du fédéral dans le partenariat de financement dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.
- 3 - Que le promoteur instaure un système de contrôle serré afin que toutes les mesures d'atténuation, de compensation et de protections soient exécutées telles que planifiées dans le projet de construction.
- 4 - Que la région du Saguenay–Lac-St-Jean soit traitée équitablement dans l'attribution des routes reliant les pôles géographiques majeurs au Québec.
- 5 - Que le BAPE exige un engagement gouvernemental à l'effet que cette route demeure publique et gratuite pour tous les utilisateurs.