



Québec  
Chaudière-Appalaches

L'agence de développement économique

Le prolongement de l'autoroute  
73 : la voie essentielle pour l'essor  
économique de toute une région basée sur le  
transport, la sécurité et le tourisme.

Document d'opinion présenté au Bureau des  
audiences publiques sur l'environnement  
(BAPE)

Par

PÔLE Québec Chaudière-Appalaches

8 novembre 2006

inspiration  
investissement  
innovation

## TABLE DES MATIÈRES

PREAMBULE.....	3
LE PROJET.....	3
PÔLE QCA EN FAVEUR DE CE PROJET .....	3
La fluidité du transport des marchandises et son impact économique.....	4
La sécurité routière montre un bilan désastreux qu'il faut améliorer .....	6
Le développement touristique d'une région attrayante retardé.....	7
CONCLUSION .....	8

## **PRÉAMBULE**

---

PÔLE QCA a pour mission de : « catalyser les efforts de développement économique dans des secteurs d'activité ciblés afin que la ZONE économique atteigne une position compétitive sur la scène internationale et, contribue ainsi, à l'accroissement de la richesse collective ». En tant qu'organisme voué au développement économique de la ZONE QCA, PÔLE Québec Chaudière-Appalaches désire prendre position sur le dossier du prolongement de l'autoroute 73, devant les instances du Bureau des Audiences Publiques en Environnement.

## **LE PROJET**

---

Le ministère des Transports (MTQ) propose de compléter le lien autoroutier entre la région de Québec et la ville de Saint-Georges entrepris au début des années 1970 afin d'assurer un lien interrégional, de répondre à l'augmentation du débit de circulation sur la route 173 et de soutenir le développement économique de la Beauce. Cette proposition fait suite aux demandes historiques nombreuses et répétées de la population locale, des élèves et des gens d'affaires.

Selon l'étude d'impact, le prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre la municipalité de Beauceville et la ville de Saint-Georges consiste en la construction d'une autoroute à quatre voies, à chaussées séparées par un terre-plein de 26 m, entre la route du Golf à Beauceville et la 74<sup>e</sup> Rue projetée à Saint-Georges sur une distance d'environ 13 km. Trois voies permettant de raccorder l'autoroute au réseau routier provincial et à la route 173 sont prévues : le lien au parc industriel de Beauceville via la 181<sup>e</sup> Rue, le raccordement sud situé à la limite de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins et le raccordement via la 74<sup>e</sup> Rue projetée à Saint-Georges. Tout au long du trajet, l'autoroute rencontrera plusieurs routes et une rivière (Gilbert) nécessitant la construction de structures telles que des ponts d'étagement. Le réaménagement des routes et la construction de voies de desserte sont également prévues. (*Source : site du BAPE*)

## **PÔLE QCA EN FAVEUR DE CE PROJET**

---

Déjà, par la déclaration qui suit inscrite à son communiqué de presse du 15 avril 2005, PÔLE QCA prenait publiquement position en faveur de ce projet :

« La prospérité de la ZONE économique Québec Chaudière-Appalaches repose sur sa capacité d'exporter vers son principal client. Déjà quelques 170 000 camions empruntent ce trajet chaque année et la fréquentation augmente. Dans ce contexte, l'axe routier Québec Chaudière-Appalaches, États-Unis revêt une importance capitale. L'amélioration de la fluidité et de la sécurité se traduira par des économies substantielles et des livraisons plus rapides pour les manufacturiers et exportateurs de la ZONE, de tout l'Est du Québec. (...) Cet investissement revêt une importance stratégique pour notre ZONE économique. C'est un investissement pour l'économie et la sécurité. »

**Compte tenu de ses préoccupations à caractère essentiellement économiques, PÔLE QCA entend faire porter ses réflexions concernant ce projet sur trois arguments militant en sa faveur : la fluidité du transport de marchandise dans l'axe nord-sud et l'impact économique qu'il signifie ; la sécurité routière qui doit être sérieusement prise en compte, suite au bilan désastreux de cette région, et qui se répercute sur la compétitivité de la région ; le développement touristique attendu dans la foulée de cette réalisation et suite à des initiatives déjà amorcées, dans une région aux multiples attraits.**

### ***La fluidité du transport des marchandises et son impact économique***

Ce n'est une nouveauté pour personne que de mentionner l'importance de l'autoroute Robert-Cliche en tant que facteur stratégique de développement socioéconomique et récréotouristique de toute la région s'étendant de la capitale nationale jusqu'aux frontières américaines. Plusieurs sources d'informations soient internes (études et analyses économiques développées par son service économique) ou externes (exercice d'étalonnage par indicateurs commandé par PÔLE QCA au Conference Board du Canada) ont alimenté notre réflexion. Cette importance est amplement démontrée par les données suivantes :

- Le camionnage assure 90 % du transport de marchandise dans la ZONE QCA du fait de sa rapidité, de sa flexibilité et de sa fiabilité ;
- Chaudière-Appalaches exporte pour plus de 2,5 milliards de dollars en biens et services annuellement dont 92 % sont destinées aux États-Unis et principalement (à 80 %) aux états frontaliers du Nord-est ;
- Armstrong est le troisième plus important passage frontalier pour le camionnage au Québec. Par ce poste frontière, transitent près de 105 000 camions du Canada vers les États-Unis et environ 60 000 camions des États-Unis vers le Canada ;
- La ZONE occupe une position géographique enviable en raison de la proximité du nord-est américain où l'on retrouve, dans un rayon de 1000 kilomètres de Québec, plus de 45 % de la population nord-américaine ;
- Le prolongement de l'autoroute 73 s'inscrit dans le projet de développement de l'axe Québec-Boston pour lequel de nombreuses représentations commerciales sous l'égide de nos gouvernements ont été mises sur pied et menées au cours des dernières années.

Ces chiffres étaient déjà éloquentes en 2003 et 2004. D'autres données datant de 2005 sont encore plus intéressantes au plan stratégique :

- Le PIB réel de la région métropolitaine de Québec a crû de 3,9 p. 100 en 2005, la plaçant au-dessus de la croissance moyenne des villes canadiennes qui se situe à 3,4 p. 100 ;
- L'industrie du camionnage compte près de 1200 entreprises et 20 000 emplois dans la ZONE QCA démontrant son importance stratégique comme carrefour routier ;
- Le secteur manufacturier est responsable de la moitié des 15 000 emplois créés en 2005 dans la région Québec Chaudière-Appalaches avec une concentration plus marquée dans la fabrication des produits liés aux ressources ;

- La variation des emplois dans la ZONE, variation positive pour 2004-2005 frise les 10%, et, c'est la performance de son secteur manufacturier qui en est la cause. La région beauceronne constitue un fleuron de ce dynamisme malgré une conjoncture difficile ;
- Le coût pour faire des affaires à Québec est nettement plus bas que dans de nombreuses villes canadiennes notamment Toronto et Montréal sauf en ce qui concerne le coût du transport en raison des distances plus grandes que doivent parcourir les marchandises pour atteindre les grands marchés. Pour les investisseurs, maximiser le déplacement des marchandises est une priorité. Un réseau routier à la hauteur des besoins est essentiel pour soutenir les efforts visant la compétitivité ;
- Une pétition de 29 000 signataires de la région, touchés par le prolongement de la route a été déposée aux instances politiques les enjoignant d'accélérer le processus devant conduire à la construction souhaitée, démontrant une implication hors du commun de la population envers l'initiative ;
- 77 millions de dollars ont déjà été investis pour prolonger la route jusqu'à Beauceville. (*Michel Després, 11 octobre 2006*). Le bien-fondé d'une route à quatre voies traversant cette région a donc déjà été amplement validé.

La ZONE est, sans contredit, un carrefour important de transport des personnes et des marchandises. Elle occupe une position névralgique pour tout l'Est du Québec et la Côte-Nord. Les marchandises en provenance du Sud se retrouvent aux trois autres points cardinaux de la province. La région métropolitaine de Québec et son prolongement dans la Chaudière-Appalaches constitue donc une plate-forme de croissance pour la capitale nationale. À l'intérieur de ce conglomérat, la région Chaudière-Appalaches se caractérise par une structure économique différente et originale. Ainsi, elle se spécialise dans le secteur manufacturier de façon telle que le degré de concentration de l'emploi dans ce secteur y est supérieur à celui de Toronto, Montréal, et Hamilton. Outre une perte de 2500 emplois en 2003 lors de l'appréciation abrupte de la devise canadienne, les fabricants de la région maintiennent, depuis, leurs effectifs près du sommet de 2002 : une capacité de rebond hors de l'ordinaire. (*Étude d'étalonnage 2006 commandée par PQCA au Conference Board du Canada, inédite*).

Par ailleurs, cette même région de Chaudière-Appalaches est touchée par des facteurs susceptibles de la fragiliser. Outre l'appréciation de la devise canadienne citée plus haut, soulignons, la crise du bois d'œuvre qui affecte l'industrie du sciage et du transport qui y est lié, et les industries de deuxième et troisième transformation du bois qui en découlent ; l'attraction et la rétention de jeunes travailleurs qui s'affichent en baisse ; la difficulté d'intéresser les investisseurs privés à une région dont la lacune sur le plan routier est notoire ; la conséquence d'un coût de transport élevé sur le prix de revient des produits manufacturés dans la région ; enfin, l'échéancier, sans cesse repoussé, de la construction de l'autoroute crée de l'incertitude, de la frustration et de la démotivation chez les entrepreneurs.

Des efforts importants sont faits dans la région par tous les acteurs du milieu (MRC, mairies, organismes publics, entrepreneurs), en vue d'y instaurer une économie autonome et vivante, c'est-à-dire flexible au changement. Pour sa part, le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale annonçait récemment une subvention de l'ordre de 80 000 \$ en provenance du Fond National de formation de la main-d'œuvre pour la réalisation de deux projets de formation dans la région de Saint-Georges. (*11 mai 2006, annonce faite par Mme Diane Leblanc, députée*).

**Chacun met l'épaule à la roue et par la mise en œuvre du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche, le gouvernement montrera qu'il appuie et soutient, lui aussi, une région stratégique pour le développement économique de la région, de toute la ZONE QCA et, par voie de conséquence, de toute la province.**

### ***La sécurité routière montre un bilan désastreux qu'il faut améliorer***

Un réseau routier qui ne répond plus aux besoins de sa région a un impact direct sur la vitalité économique mais aussi sur la qualité de vie de ses habitants. Au niveau de la vitalité économique, mentionnons simplement le fait que des entrepreneurs qui aimeraient investir dans la région hésiteront avant de le faire, compte tenu de la précarité du réseau routier. Au niveau humain, les répercussions se font sentir en accidents de la route, en accès limité aux services, en migration des jeunes vers les grands centres urbains.

Au chapitre de la sécurité routière en Chaudière-Appalaches, laissons parler le Plan de transport du ministère des Transports du Québec pour cette région.

*(Extraits du Plan de transport de la Chaudière-Appalaches, présenté par le directeur André Caron, et qui a donné naissance au Plan d'action 2003-2008 du ministère des Transports.)*

« Comparativement à la moyenne québécoise, la région Chaudière-Appalaches est, en proportion, le théâtre d'un plus grand nombre d'accidents ayant des conséquences majeures (morts et blessés graves) et, de près de deux fois plus d'accidents impliquant des conducteurs de 16 à 24 ans (23 % contre 12,5 % pour le Québec). (...) On note en outre que, sur certains axes routiers, il y a une proportion plus élevée d'accidents impliquant des véhicules lourds. C'est le cas des autoroutes 20 et 73 ainsi que des routes 112, 173 et 204 où on observe sur plusieurs tronçons un pourcentage de camions dépassant 15 % et représentant même à certains endroits 25 % de tous les véhicules. (...) De plus, la moitié des accidents se produisent sur seulement 7 % du réseau routier sous la responsabilité du Ministère, et l'urbanisation de certains axes majeurs n'est pas étrangère à cette situation. En effet, l'indice global d'insécurité traduit souvent une perte de fonctionnalité, particulièrement dans les traversées d'agglomération (multiplication des accès). D'autres facteurs peuvent être à l'origine d'un indice d'insécurité élevé, notamment des pentes et des courbes dont la conception est inadéquate en raison du débit de circulation et de la vocation de la route. Les possibilités de dépassement sont également limitées par les pentes, les courbes et les carrefours, ce qui compromet dans certains cas la sécurité des usagers de la route. (...) Le réseau routier en soutien au commerce extérieur correspond aux routes les plus fréquemment empruntées par les transporteurs pour acheminer les marchandises à destination des États-Unis et des autres provinces du Canada. En Chaudière-Appalaches, les données sur le nombre de camions (selon le débit journalier moyen) sur les principales autoroutes et routes nationales montrent que les autoroutes 20 et 73 ainsi que les routes 173, 277 et 112 sont les corridors de transport les plus sollicités pour desservir les marchés extérieurs. Il est donc essentiel d'assurer sur ces routes des conditions de circulation optimales. (...) Par ailleurs, la croissance démographique, l'augmentation de l'activité économique et l'accroissement des échanges internationaux font que la construction de nouveaux liens est devenue nécessaire pour assurer des services de transport rapides, souples et fiables. »

Le Plan de transport nous apprend encore que :

- Il y a 76 sites de poudrerie comportant des difficultés d'entretien sur le territoire ;
- Le réseau routier est relativement vieux; qu'il est conçu selon des normes qui ne correspondent pas aux exigences de la circulation d'aujourd'hui ;
- Les caractéristiques géométriques sur l'ensemble du réseau sous la responsabilité du Ministère s'approchent des standards des routes à faible débit ;
- La gestion des accès entraîne des problèmes de fonctionnalité et de sécurité qui sont particulièrement importants dans certaines traversées d'agglomération (16 sont potentiellement dangereuses).

Précisons aussi que la route 173 entre St-Joseph-de-Beauce et St-Georges constitue un des endroits présentant les risques les plus élevés d'accident dans la ZONE QCA et que la sollicitation considérable de la route 173 est devenue une préoccupation des MRC de la région.

Ces extraits nous indiquent comment la gestion de la sécurité dans la région beauceronne est devenue problématique. Il faut agir. En termes de sécurité, le prolongement de l'autoroute aura pour effets de :

- Limiter les morts et les accidents ;
- Raccourcir les délais d'intervention et de transport des services ambulanciers et de patrouille ;
- Assurer l'accès rapide aux autoroutes d'évacuation en cas de catastrophe ;
- Accélérer l'assistance intermunicipale lorsque requise.

**PÔLE Québec Chaudière-Appalaches souhaite une attention immédiate à ces problèmes qui viennent alourdir le bilan routier et qui viennent impacter sur le développement économique de toute la région. Lorsque les signes avant-coureurs sont aussi forts, il faut prendre les initiatives nécessaires pour éviter les fatalités.**

### ***Le développement touristique d'une région attrayante retardé***

Le prolongement de l'autoroute 73 est d'une importance capitale pour le développement touristique de la Beauce et de toute la région de Chaudière-Appalaches. Non seulement pour les aspects de sécurité mentionnés plus haut, mais en raison d'une cohérence nécessaire dans les efforts de nature économique déjà déployés pour accentuer l'attrait de la région auprès des voyageurs de plaisance.

Par exemple, l'aménagement de la Route verte et des circuits cyclables prévus dans les schémas d'aménagement des MRC a donné à la région un nouvel attrait touristique et a procuré à la population desservie un équipement pour la pratique des loisirs. Pourtant, de larges portions de cette magnifique voie cyclable côtoient des tronçons de route à fort débit de camionnage et routier. L'argument de la cohérence et de la raison est facile à faire ici.

Par ailleurs, nos fêtes du 400<sup>e</sup> de Québec en 2008 draineront leur part de touristes américains en provenance du Nord-est, qu'ils soient de souche québécoise ou autre. Des liens se tisseront, des sites seront découverts ou re-découverts par les visiteurs, ces gens voudront revenir plus tard. L'amélioration du réseau routier par le prolongement d'une autoroute sécuritaire sera un facteur déterminant pour capter et retenir l'intérêt de nos visiteurs.

Une route adaptée aux besoins qui engendre l'insatisfaction par sa qualité et sa navigabilité a un impact direct sur l'achalandage touristique. Dans la foulée de revenus et de profits qui ne sont pas au rendez-vous, la mise en valeur du patrimoine touristique est retardée, les municipalités périssent, les jeunes essaient, les jeunes familles choisissent des environnements plus propices. C'est ainsi qu'une région tout entière voit les efforts des générations de ses pères s'effriter et se perdre.

**Prolonger l'autoroute tel qu'attendu par tous les acteurs de la région, c'est capitaliser sur un attrait régional qui ne demande qu'à se développer davantage.**

## **CONCLUSION**

---

La région de Chaudière-Appalaches est la plus mal desservie du réseau routier au Québec. Nous en avons pour exemple le fait établi suivant : la construction des infrastructures routières de la région, entre 1973 et 2007, s'est faite au rythme de 2 km par année !

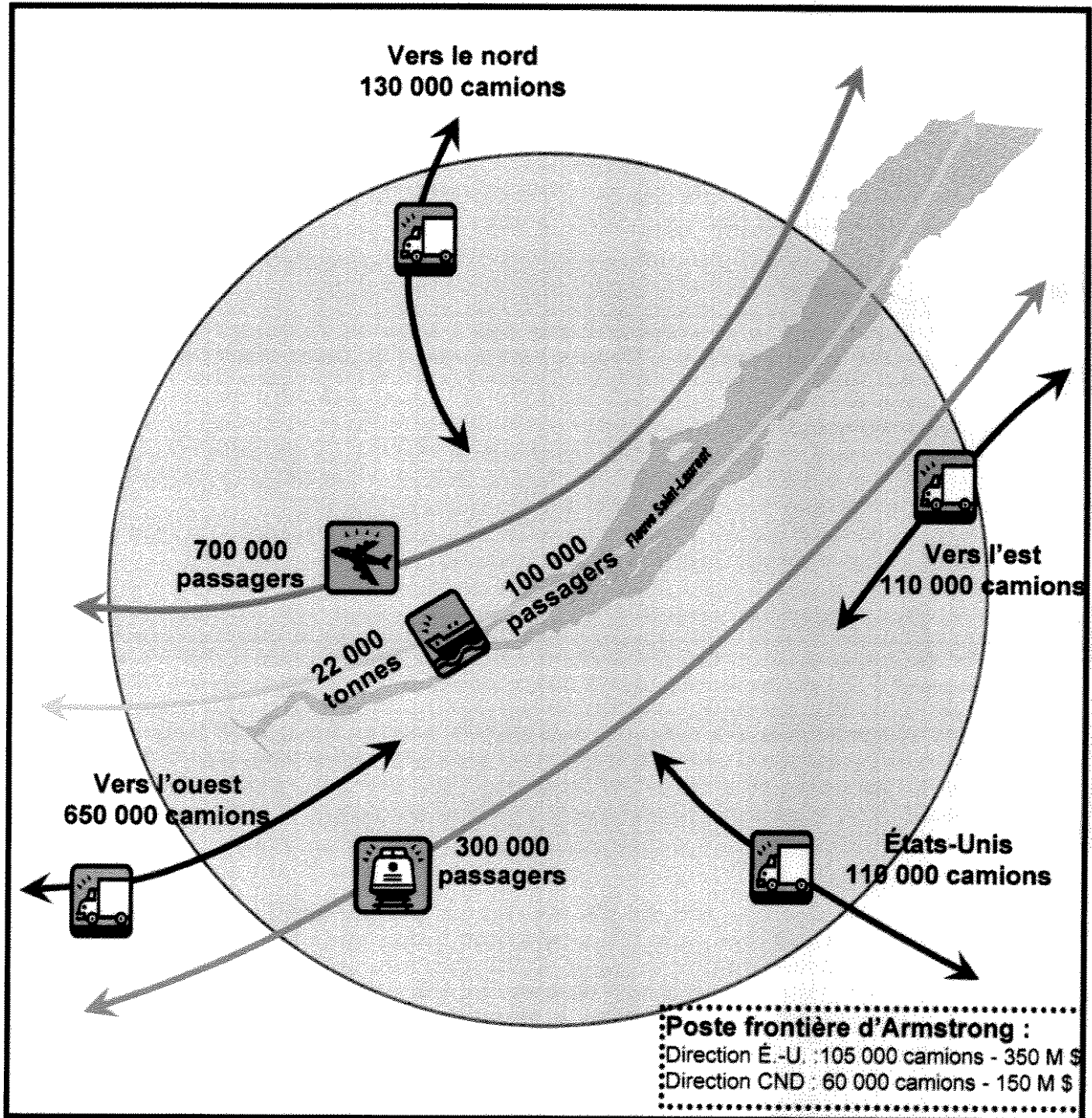
Il est amplement prouvé que la région a un urgent besoin de cette infrastructure routière pour abaisser les coûts du transport (intrants et extrants), permettre les trains routiers et l'optimisation du transport des marchandises, diminuer tous les temps de livraison interfrontières et intermunicipalités, faciliter l'accès rapide au Centre hospitalier de la région, accroître l'achalandage touristique en ramenant les touristes américains et québécois dans la région, assurer la fréquentation du Cégep, des commerces, entreprises et manufactures qu'elle a su, d'elle-même, créer au fil des ans.

Chaudière-Appalaches réclame depuis trop longtemps (50 ans) des actions concrètes de la part des gouvernements prouvant qu'ils reconnaissent la valeur économique de cette région frontalière. En 1990 déjà, le prolongement de l'autoroute de la Beauce avait été ciblé « priorité » par le Forum socioéconomique de Chaudière-Appalaches. Depuis, la route ne connaît qu'une timide progression chaque année, et le temps passe de promesses en études.

**La région de Chaudière-Appalaches mérite un réseau routier au niveau des standards québécois, pour absorber l'activité économique que la région génère, que sa position transfrontalière lui concède, que son importance dans l'axe routier joignant la Capitale Nationale, et par là, le Nord, l'Est, et l'Ouest du Québec lui confère.**



**La ZONE Québec Chaudière-Appalaches :  
Un carrefour routier, ferroviaire, maritime et aéroportuaire**



**Sources :** Port de Québec 2004, Via Rail 2004, Aéroport de Québec 2004, Ministère des Transports 1999  
(extrapolation pour 2004 par PÔLE)

Pour information : David Lesage, (418) 681-9700, [www.pole-gca.ca](http://www.pole-gca.ca)  
Tous droits réservés, PÔLE Québec Chaudière-Appalaches, 2005

## ***La ZONE a toujours été un carrefour important de transport de personnes et de marchandises***

---

- La ZONE Québec Chaudière-Appelaches (ZONE QCA) occupe une position névralgique pour tout l'est du Québec et la Côte-Nord. Des goulots d'étranglement ont un impact négatif sur la majeure partie du Québec habité.
- Il occupe également une position géographique enviable en raison de la proximité du nord-est américain où l'on retrouve, dans un rayon de 1000 kilomètres de Québec, plus de 45% de la population nord-américaine.



### **Transport routier**

---

- Un large réseau autoroutier de plus de 4500 km dessert la ZONE QCA et donne accès à 90% de la population québécoise.
- Le secteur du camionnage compte près de 1200 entreprises et 20 000 emplois dans la ZONE QCA, démontrant son importance stratégique comme carrefour routier.



### **Transport aérien**

---

- La ZONE QCA compte un aéroport international situé à seulement 15 minutes du centre-ville de Québec, qui offre des vols directs vers Montréal, Toronto, New-York, Détroit, Miami, Paris et Londres.



### **Transport ferroviaire**

---

- Le réseau ferroviaire relie la ZONE QCA aux grands centres urbains canadiens dans le corridor Québec-Windsor et permet des liaisons vers l'est du Québec et l'Atlantique. Il permet également l'accès aux territoires de desserte ferroviaire des États-Unis et du Mexique.
- Le réseau est complété par des petits chemins de fer locaux (CFIL), qui permettent le transport porte-à-porte de marchandises dans la Beauce et dans Charlevoix.



### **Transport maritime**

---

- Le Port de Québec est un port en eaux profondes accessible à l'année, situé à 1400 km de l'océan Atlantique et à 250 km des Grands Lacs. Il offre le plus court trajet par bateau entre l'Amérique et l'Europe.
- En 2004, le Port de Québec a connu une année record, avec des tonnages en transit de près de 22 millions de tonnes, dont la moitié est imputable aux activités d'Ultramar uniquement.
- Plus de 71 000 passagers et 33 000 membres d'équipage sont venus à Québec par navires de croisières en 2004, engendrant des retombées économiques de l'ordre de 11 M \$.

### **Actions prioritaires**

- Le réseau routier dans l'axe nord-sud doit être renforcé, particulièrement avec le Saguenay, par l'élargissement à quatre voies de la 175, ainsi qu'avec Boston, via la 73, qui doit être complétée jusqu'à la frontière américaine.
- L'amélioration des installations et liaisons aériennes est une préoccupation majeure dans la ZONE QCA. La fréquence des vols et le nombre de sièges disponibles constituent un maillon faible de l'économie de la région pour le développement du tourisme, les activités de congrès ainsi que l'attrait de la région pour des entreprises.
- L'avenir du service requiert le développement d'une liaison rapide Québec-Windsor qui ne serait plus assujettie à la priorité du transport des marchandises.
- Dans le but de connaître la situation exacte du transport multimodal des marchandises dans la ZONE QCA, les CRÉ des régions de Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale ont convenu de réaliser un portrait du transport des marchandises et d'en évaluer le potentiel de développement tout en considérant les impacts sur l'économie de la ZONE.