

L'aménagement de la route 175...

Mémoire présenté
au Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement par
M. Réjean Laforest, président



Mai 2005

... un développement
essentiel à l'essor
socio-économique
du Saguenay-
Lac-Saint-Jean.



TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES UTILISÉS

INTRODUCTION

1. MISE EN CONTEXTE	5
1.1 Présentation de l'Association des CLD du Saguenay–Lac-Saint-Jean	5
1.1.1 Mandat de l'organisation.....	5
1.1.2 Vision et positionnement.....	5
1.2 Présentation du milieu régional.....	5
1.2.1 Géographie, ressources et population.....	5
1.2.2 La situation économique au Saguenay–Lac-Saint-Jean	6
2. INTÉRÊT PORTÉ ENVERS LE PROJET	7
2.1 L'accessibilité régionale et les transports.....	7
.....	8
2.2 L'amélioration de la qualité de vie.....	8
3. LES PRÉOCCUPATIONS LIÉES AU PROJET	8
3.1 L'acceptabilité sociale.....	8
.....	9
3.2 La fonctionnalité et la qualité des infrastructures routières	9
.....	10
.....	11
3.3 La dynamisation du développement durable économique régional	12
.....	13
.....	14
.....	15
3.4 La sécurité routière.....	15
.....	16
.....	17
4. COMMENTAIRES, PROPOSITIONS DE BONIFICATION ET ÉLÉMENTS DU PROJET À MODIFIER.....	17
.....	18
5. LES CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES	18
6. NOTRE POSITION.....	18
.....	19

RÉFÉRENCES

ANNEXE 1

Carte 1

Routes d'accès à la région Saguenay–Lac-Saint-Jean

Carte 2

Relief de la route 175

LISTE DES ACRONYMES UTILISÉS

ACLD	Association des centres locaux de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean
BAPE	Bureau d’audiences publiques sur l’environnement
CRÉ	Conférence régionale des élus
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJME	Débit journalier moyen estival
MRC	Municipalité régionale de comté
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec

INTRODUCTION

L'Association des CLD du Saguenay–Lac-Saint-Jean (ACLD) soumet ce mémoire dans le cadre des audiences publiques au sujet du projet d'amélioration de la route 175, pour bien camper sa position sur ce projet et pour lui apporter son appui.

Au Québec, la législation sur l'environnement fait que ce type de projet est naturellement admissible au processus d'audiences publiques, suite à des demandes de citoyens ou d'organismes. Comme il s'agit ici d'une infrastructure importante dont les retombées sont à long terme autant qu'à court terme, il peut paraître normal que le public ait l'occasion de se prononcer sur sa pertinence et ses impacts.

Notre mémoire compte faire la démonstration que, par son caractère exclusif comme lien avec la grande région de Québec et les autres régions du Québec, la route 175 constitue un élément moteur du développement socio-économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

L'ACLD estime que ce moteur doit être plus performant, plus sécuritaire et de nature à mieux soutenir les efforts que déploie la région pour se sortir du climat de morosité qu'ont généré les diverses fermetures récentes d'usines à grand gabarit dans la région.

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean est à une étape cruciale de son histoire. De région ressource, elle doit se transformer en une région qui met toutes ses ressources au profit d'une économie diversifiée, axée davantage vers la deuxième et la troisième transformation des produits naturels et vers l'économie du savoir.

Pour relever son immense défi, cette région doit pouvoir, plus que jamais, communiquer rapidement et efficacement avec les autres régions du Québec. Son lien routier principal est une aorte dont le rendement est vital.

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DES CLD DU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN

1.1.1 Mandat de l'organisation

L'Association des CLD du Saguenay–Lac-Saint-Jean a pour mission de rassembler, sur une base volontaire, les différents CLD de la région pour promouvoir le développement local, renforcer l'autonomie des CLD membres et accroître leurs performances.

1.1.2 Vision et positionnement

Afin de bien répondre à cette mission, les CLD veulent mobiliser l'ensemble des acteurs locaux dans une démarche tournée vers l'action en vue de favoriser le développement de l'économie ainsi que la création d'emplois dans nos milieux, ceci dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement du Québec et les communautés locales.

1.2 PRÉSENTATION DU MILIEU RÉGIONAL

1.2.1 Géographie, ressources et population

La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean (02) est délimitée au sud par les régions de la Capitale-Nationale (03) et de la Mauricie (04), au nord-ouest par la région du Nord-du-Québec (10) et à l'est par la région de la Côte-Nord (09).

La population totale du territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean en 2003 était de 278 519 habitants et cette population était majoritairement concentrée dans cinq agglomérations de taille moyenne, soit Saguenay, Alma, Dolbeau-Mistassini, Roberval et Saint-Félicien. La région comprend au total 52 municipalités dont une MRC ville (Ville de Saguenay) et quatre MRC : la MRC du Fjord-du-Saguenay, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, la MRC du Domaine-du-Roy et la MRC de Maria-Chapdelaine. On compte également une communauté autochtone innue située au Lac-Saint-Jean, soit Mashteuiatsh.

La région se présente physiquement comme une vallée fertile à l'intérieur du bouclier canadien. Au plan de l'hydrographie, la région se caractérise par deux éléments majeurs : le lac Saint-Jean et son exutoire, la rivière Saguenay, qui coule au fond d'un fjord. De plus, on y retrouve de nombreuses rivières qui alimentent le lac Saint-Jean, ainsi qu'une multitude de lacs, qui sont à la source de nombreux cours d'eau.

En plus de l'eau vive que l'on retrouve à profusion, le couvert forestier domine l'ensemble du territoire, qui est essentiellement public, en dehors des espaces municipalisés. Les espaces forestiers de la région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean peuvent générer un rendement soutenu annuel d'environ 8 à 9 millions de mètres cubes de bois. On estime qu'environ 20 % des résineux et des feuillus récoltés dans les forêts publiques et privées du Québec proviennent du Saguenay–Lac-Saint-Jean, ce qui représente une valeur de production annuelle d'environ 2,2 milliards de dollars¹.

¹ Source : MRNFP et Transformation, 2003.

1.2.2 La situation économique au Saguenay–Lac-Saint-Jean

L'économie régionale repose en grande partie sur l'exploitation et la transformation des ressources naturelles dont la forêt, l'agriculture, l'eau (hydroélectricité) et la faune. Sur le territoire régional, on dénombre environ 250 industries et entreprises reliées directement à la forêt et œuvrant dans l'aménagement, la récolte et la transformation de la matière ligneuse. L'industrie forestière est la première en importance au Saguenay–Lac-Saint-Jean. À titre d'exemple, les industries du bois et des pâtes et papiers employaient environ 8 000 personnes en 2002, ce qui équivaut à 35 % des quelque 22 900 emplois manufacturiers de la région pour cette même année². La première et la deuxième transformation de la matière ligneuse représentent un potentiel majeur en termes d'emplois.

Avec le potentiel énergétique hydroélectrique, développé à partir des grandes rivières de la région, l'industrie de la transformation des métaux y trouve naturellement avantage. Ainsi, la première et la deuxième transformation de l'aluminium représentent de grands joueurs dans l'économie régionale avec 6 008 emplois. Finalement, à cause de la présence de terres très fertiles, surtout dans la vallée du Haut-Saguenay et dans la plaine du lac Saint-Jean, l'agroalimentaire est une industrie de premier niveau dans la région avec 4 204 emplois.³ Le tourisme constitue également un atout important pour le développement régional et local. Chaque année, les visiteurs viennent au Saguenay–Lac-Saint-Jean, notamment, pour voir le majestueux fjord du Saguenay et le lac Saint-Jean. En 2003, la région a reçu plus de 1,2 millions de touristes, ce qui a permis de récolter près de 3,3 % des recettes touristiques du Québec, soit plus de 219 millions de dollars⁴.

Pour l'année 2003, la proportion des emplois de la région dans le secteur primaire était de 4,6 %, comparativement à 2,6 % au Québec. Ce phénomène est attribuable à la forte quantité de travailleurs forestiers dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Pour ce qui est des secteurs secondaire et tertiaire, ils occupent des parts d'emplois comparables à celles de l'ensemble du Québec⁵.

Évidemment, la région n'échappe pas aux phénomènes démographiques comme le vieillissement de la population, les mouvements migratoires tels que l'exode des jeunes et le faible taux de fécondité qui, combinés, exercent une influence directe sur le niveau de vie de la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Par rapport au projet d'amélioration de la route 175, il est utile de rappeler ce cours passage d'un document écrit par le groupe LCL en 1991 :

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean est une région ouverte qui entretient des liens économiques et sociaux très importants avec les autres régions du Québec et du Canada, de même qu'avec l'étranger. La nature de sa structure économique de base, largement orientée sur l'exportation, sa relativement faible autarcie en biens et services courants, l'importance des déplacements touristiques attribuables aux visiteurs et aux régionaux, de même que l'importance des liens sociaux consécutifs au fort mouvement d'émigration des dernières décennies, expliquent notamment l'importance de ces échanges.

² Source : Atlas électronique du Saguenay–Lac-Saint-Jean, UQAC, 2004.

³ Source : Développement économique Canada, 1998.

⁴ Sources : Statistique Canada; ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

⁵ Statistique Canada; ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

2. INTÉRÊT PORTÉ ENVERS LE PROJET

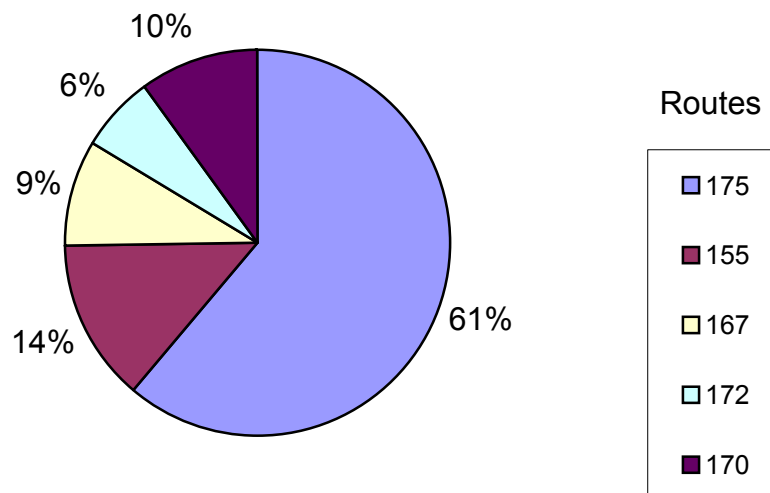
Pour l'ACLD, le projet d'amélioration de la route 175 est un projet structurant majeur au plan socio-économique. Sa réalisation permettra de mieux relier la région au reste du Québec industriel et d'y apporter sa contribution en mettant à profit ses diverses ressources naturelles et humaines. Ce lien routier est aussi une ouverture sur le monde, dans la mesure où il permet l'accès à des liens internationaux qui ne sont pas disponibles en région.

L'ACLD analyse ce dossier en fonction de critères précis : l'accessibilité à notre région, la sécurité des usagers qui font affaires avec notre région, la qualité de l'infrastructure et son impact social sur la région.

2.1 L'ACCESSIBILITÉ RÉGIONALE ET LES TRANSPORTS

La route 175 est déjà l'infrastructure routière la plus utilisée comme voie de communication du Saguenay–Lac-Saint-Jean avec les autres régions du Québec, principalement avec la région de la ville de Québec.

Véhicules provenant de l'extérieur de la région, selon la route d'accès, entre 7h et 19h



Source : MTQ, 2000

Le graphique qui précède nous illustre que 61 % du trafic qui arrive dans la région ou qui en sort par voie routière utilise la route 175. « *Il existe une prépondérance de la route 175 sur les autres routes interrégionales.* » (MTQ, 2000 : 54).

De plus, les prévisions sommaires du MTQ prévoient que *la route 175 connaîtra quant à elle une augmentation de la circulation de 15 % d'ici 2016* (MTQ, 2000 : 57), ce qui ajoute encore plus à son importance.

Pour l'ACLD, les chiffres qui précèdent font de ce dossier un incontournable en matière de développement régional. Cette route est primordiale pour le transport des personnes et des marchandises et pour permettre au Saguenay–Lac-Saint-Jean de se tenir en contact avec le reste du monde, puisque les liens aériens sont ici très limités.

Il importe de rappeler que le Saguenay–Lac-Saint-Jean constitue une interface désormais importante dans la transition entre le Québec méridional et le Québec du nord. La région s'identifie donc, grâce à ses infrastructures, comme un pivot intermodal où convergent et d'où partent les différents moyens de transport (routier, ferroviaire, aérien et maritime). Dans ce contexte, la route 175 est le lien routier privilégié entre les grands bassins de populations de la vallée du Saint-Laurent et les grandes réserves de ressources du Nord du Québec.

2.2 L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE

Pour l'ACLD, comme pour tous ceux qui se préoccupent de développement régional, la distance qui sépare les régions des grands centres est une contrainte majeure qu'il faut amenuiser autant que possible. La distance n'est pas qu'un phénomène géographique. C'est aussi un phénomène du temps qu'il faut pour la parcourir, et des conditions qu'on rencontre en la parcourant.

Au seul chapitre de la santé, on le sait bien, certains services ultra-spécialisés sont localisés dans les grands centres. Plus on diminue les temps de transport entre les régions et les centres spécialisés de services... et plus on accroît les possibilités de services adéquats, voire de survie. C'est vrai dans le cas des urgences, où le temps fait foi de tout, mais c'est aussi vrai dans les cas de soins de longue durée, où les proches des patients sont loin et donc moins accessibles pour agir comme aidants naturels.

À ce qui précède, il faut ajouter le phénomène d'exode de leur jeunesse que vivent les régions. Ce phénomène multiplie les occasions d'échanges interrégionaux (les jeunes qui reviennent sporadiquement à la maison ou les parents qui visitent sporadiquement leurs enfants). Ce phénomène contribue lui aussi à accroître le nombre des usagers de la 175, ou à freiner les échanges si on a le sentiment que la route ne sera pas sécuritaire, au plein cœur de l'hiver. Elle a une réputation, cette route, et elle ne l'a pas volée.

L'ACLD, bien que sa mission en soit d'abord une de développement économique, n'est pas insensible aux considérations sociales ou médicales qu'elle juge primordiales dans toute analyse qui sera faite de ce projet, pour donner à la région toutes les occasions possibles de se développer et de s'épanouir.

3. LES PRÉOCCUPATIONS LIÉES AU PROJET

3.1 L'ACCEPTATION SOCIALE

Le projet d'amélioration de la route 175 est attendu depuis fort longtemps dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, autant par la population que par les entreprises, organismes et institutions. Déjà, au début des années 1970, la région réclamait une route à quatre voies à chaussées séparées.

Deux pétitions furent déposées à l'Assemblée nationale en 1974 et en 1998 pour motiver le gouvernement à initier le projet d'amélioration de la route 175. En plus, un organisme régional, Accès Bleuets, a expressément été mis sur pied pour promouvoir la construction d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides.

En appui au soutien populaire, lors de deux réunions tenues en 1998 et en 2002, le CRCD (devenu la CRÉ) a cautionné le projet d'amélioration de la route 175 en reconnaissant l'importance de la construction, en proposant d'exercer des démarches politiques en ce sens et en donnant son appui aux députés fédéral et provincial qui ont soutenu le projet.

Les efforts ont porté fruit car en juin 1999, le gouvernement du Québec a annoncé un plan d'intervention pour l'amélioration de la route 175. En avril 2002, les études d'impact sur l'environnement ont débuté et le 22 août 2002, les gouvernements fédéral et provincial s'engageaient à réaliser le projet. Enfin, en novembre 2003, deux études d'impacts ont été déposées. Le 7 mai 2004, un accord entre les gouvernements fédéral et provincial venait ratifier l'entente prise auparavant et les consultations publiques ont dès lors débuté.

Le projet d'amélioration de la route 175 s'appuie sur l'acceptation sociale dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, et ce, depuis longtemps. Faut-il le rappeler, tous les élus de la région se sont prononcés en faveur, qu'ils soient municipaux, provinciaux ou fédéraux.

3.2 LA FONCTIONNALITÉ ET LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La route 175 est partie intégrante du réseau routier supérieur interrégional québécois. Structurellement, la route se présente comme une route nationale à chaussée simple avec quelques emplacements voués à des voies lentes pour le trafic lourd lors de montées. Jusqu'à maintenant, les seuls correctifs qui ont été apportés se rapportent à la correction de courbes, à la réfection de sections de la chaussée (19,9 km) et au resurfacement (Groupe LCL, 1991 : 2). Par ailleurs, l'élargissement de la route à quatre voies a été opéré à quelques endroits, suite à des réfections de sections récentes.

En termes d'usure, la route 175 subit l'effet conjugué de deux sources importantes : la dégradation en surface suite à la circulation des véhicules, surtout les camions, ainsi qu'une détérioration causée par des conditions climatiques exceptionnelles et suite à l'entretien hivernal effectué.

De plus, il faut ajouter que *La pression qui s'est exercée et qui s'exerce sur les routes 175 et 169 va se maintenir dans les années à venir avec la vigueur observée jusqu'à maintenant* (Coentreprise B.U.C., 1999 : 18). Ce qui signifie que si la route reste dans sa composition actuelle, les travaux correctifs pour l'améliorer devront être repris constamment, car son état ne cessera jamais de se détériorer au fil du temps.

En ce qui concerne les véhicules qui empruntent la route 175, la composition du trafic est composée à 83,7 % de véhicules légers, à 12,7 % de camions et à 3,6 % d'autres véhicules (selon Coentreprise B.U.C., 1999 : 54). Même si ces statistiques semblent anodines, il faut préciser qu'elles ont leur importance, puisque *la composition de la circulation influence grandement le calcul de la capacité routière et des niveaux de services* (Groupe LCL, 1991 : 123). Ainsi, une bonne proportion de camions dans la composition apporte des effets négatifs sur la capacité routière et le niveau de service, surtout dans la situation particulière à la route 175.

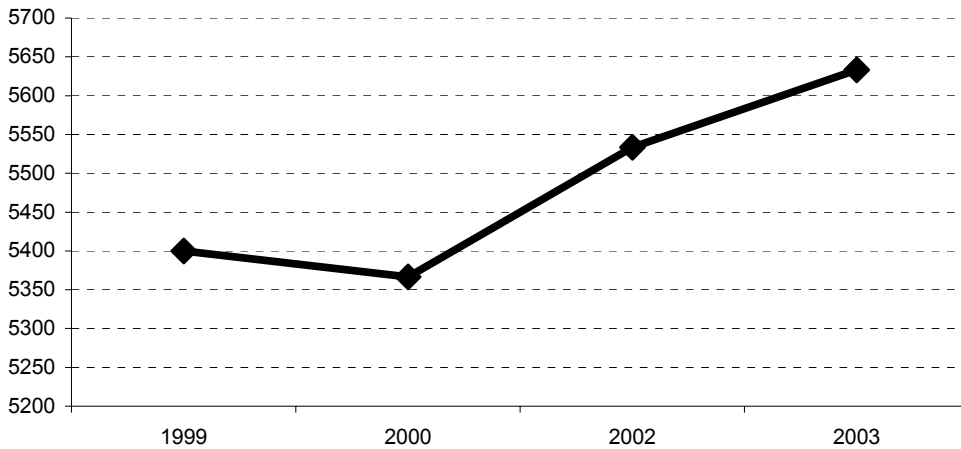
Par rapport au flux de transport qui caractérise la route 175, les raisons d'emprunt de ce lien routier que donnent les usagers sont les suivantes. Pour les camionneurs et conducteurs d'autobus, l'unique motivation est évidemment d'ordre professionnel (travail-affaires). Pour les autres types de conducteurs, les déplacements sont majoritairement pratiqués pour des raisons de loisirs (51,0 % en direction nord et 51,9 % en direction sud) et de travail-affaire (29,2 % en direction nord et 17,4 % en direction sud).

En fait, la première motivation incitant à se déplacer sur la 175 n'est pas étonnante à cause du phénomène d'émigration que connaît la population de la région depuis maintes années. En 1991, on avait déjà identifié que *le phénomène d'émigration vers les grands centres du Québec avait sans doute des répercussions significatives sur les échanges interrégionaux* (Groupe LCL, 1991 : 49). C'est un fait qui se confirme et qui apporte un argument convaincant pour l'amélioration de la route 175, surtout dans la perspective d'accroissement des mouvements des personnes dans les prochaines années.

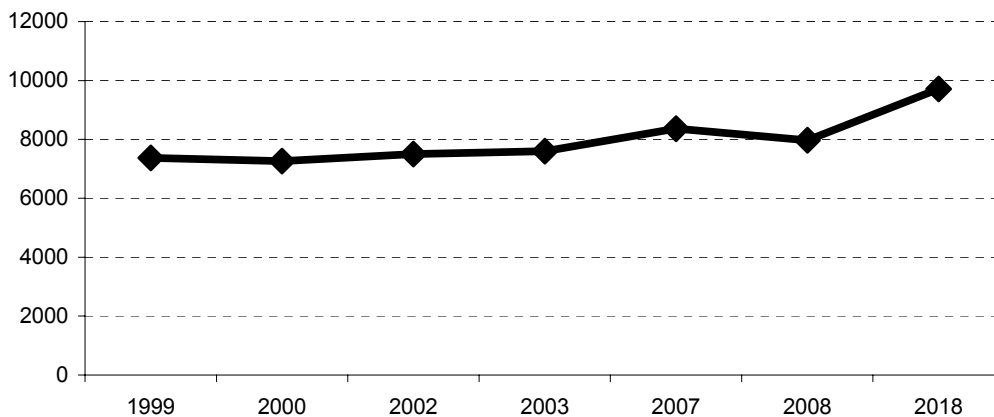
Au plan de la fonctionnalité et de son appréciation, il faut d'abord indiquer que *L'ensemble de la route 175 fonctionne actuellement à de bons niveaux de service* (Coentreprise B.U.C., 1999 : 61). Toutefois, il semble y avoir un bémol car *le droit au dépassement fait également partie des caractéristiques importantes d'une route. C'est un des facteurs qui détermine le niveau de service. Sur les routes interrégionales, le pourcentage de droit au dépassement est faible* (MTQ, 2000 :51). **À cause de la présence de nombreux camions, le manque de zones de dépassement devient plus problématique. Il favorise la formation de pelotons et provoque des manœuvres risquées pouvant engendrer des collisions frontales** (Groupe LCL, 1991 : 126).

Pour illustrer l'intensité de la circulation qu'il y a sur la route 175 et voir ce que sont les tendances probables, il suffit de regarder les deux graphiques de la page suivante, qui indiquent quels sont les débits moyens de circulation sur la route 175 selon les années.

Débit journalier moyen annuel (DJMA)



Débit journalier moyen estival



Source : MTQ, 2005

Le constat qui se dégage de ces deux types de débits témoins, c'est la tendance à la hausse dans les deux cas, ce qui implique que la circulation va en s'accroissant avec les années. Voilà un autre élément favorable au projet d'amélioration de la route 175. Cependant, peu importe ce qui a pu être dit au sujet de la fonctionnalité et de la qualité de la route 175, le ministère résume bien la problématique de l'amélioration de la route 175 en stipulant que :

La conduite d'un véhicule sur une route à chaussées séparées, sans accès, où la circulation est faible et dont la surface de roulement est impeccable, est généralement peu exigeante pour le conducteur. Elle est aussi plus sécuritaire, parce que les risques de conflits y sont peu nombreux. Par contre, la conduite sur une route à une chaussée, très détériorée, où il y a peu de possibilités de dépassement, de nombreux accès riverains et une circulation importante, est très exigeante pour le conducteur. Elle est aussi moins sécuritaire, parce que les conflits potentiels y sont nombreux (MTQ, 2000 : 50).

3.3 LA DYNAMISATION DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE RÉGIONAL

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean, à l’instar des autres régions du Québec, doit avoir un lien routier adéquat pour assurer le transit des marchandises, des services et des personnes.

La prise en compte du facteur de territorialité exigerait de porter une attention particulière et prioritaire au réseau assurant une interrelation de haut niveau entre ces six centres urbains (Saguenay, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Montréal, Gatineau). Dans ce contexte, la route 175 reliant Québec à Saguenay serait privilégiée à cause de son lien avec la capitale (Coentreprise B.U.C., 1999 : 21).

Le MTQ, dans son plan stratégique, s’est fixé comme première orientation d’avoir des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec et de ses régions. Pour atteindre cet objectif, le ministère s’est donné deux axes d’intervention qui viendront agir comme lignes de conduite à suivre pour indiquer quelles sont les actions qui devront être entreprises.

Le premier axe veut favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport plus efficaces pour accéder aux marchés extérieurs, alors que le deuxième veut appuyer le développement socio-économique de régions du Québec (MTQ, 2001 : 35-41).

En plus du MTQ, parmi les nombreux appuis reçus, la CRÉ du Saguenay–Lac-Saint-Jean et la MRC du Fjord-du-Saguenay sont deux intervenants régionaux qui, par le biais du plan stratégique pour le premier et du schéma d’aménagement en vigueur pour le second, peuvent définir des priorités en matière de développement.

Nous aimerions aussi mentionner l’appui unanime et sans équivoque manifesté par Ville de Saguenay au réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées. Forts d’un solide appui de la population dans ce dossier, les élus de Saguenay sont convaincus que la réalisation de ce projet sera grandement bénéfique aux meilleurs intérêts socio-économiques de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean tout en assurant une meilleure sécurité à sa population.

Dans le cas de la CRÉ, par rapport au projet d’amélioration de la 175, il est clairement stipulé, aux priorités de développement cernées par le plan stratégique quinquennal dans la commission sur les transports, d’aller de l’avant avec les éléments suivants :

- Améliorer la qualité et la fonctionnalité du réseau routier régional ;
- Participer à la priorisation des investissements du MTQ en région ;
- Améliorer la sécurité des déplacements sur les réseaux de transport de la région.

En ce qui concerne la MRC du Fjord-du-Saguenay, son schéma d’aménagement précise pour la route 175, au point 8.4.2.1 sur les axes appartenant au réseau national ou régional et assurant des liens interrégionaux, ***que la MRC, dans le cadre de ce schéma d’aménagement, en propose le réaménagement à quatre voies, cette route constituant un lien de communication névralgique entre la région et le centre du Québec d’où son importance à l’égard de l’économie régionale.***

Également, dans le projet de schéma d’aménagement révisé (PSAR), la MRC reprend la même position en y affirmant qu’elle *considère que des travaux visant à ce qu’elle devienne une route à quatre voies à chaussées séparées doivent être priorités.*

Les secteurs touristiques et des transports de certaines productions industrielles ou de consommation dépendent véritablement de la route 175. Ainsi, en ce qui concerne le tourisme au Saguenay–Lac-Saint-Jean, la clientèle touristique est très majoritairement québécoise (91 % des voyages-personnes). Également, une bonne fraction des touristes proviennent des états américains ou des provinces canadiennes limitrophes au Québec.

Ces touristes utilisent en grande majorité leur véhicule personnel pour venir dans la région et, dans le cas des touristes d’outre-mer, ils arrivent bien souvent par autobus, donc par la 175. **Retenons que l’automobile est le mode de transport utilisé pour venir dans la région par 94 % des touristes (MTQ, 2000 : 19).** Nous avons de plus observé que c’est par la route 175 que la plupart des gens arrivent dans la région.

En ce qui concerne le transport des produits manufacturés ou des biens de consommation, c’est essentiellement par camion qu’ils arrivent ou partent. Selon les études menées quant au choix du mode de transport en fonction de la distance à parcourir pour l’échange de marchandises, le transport routier est le plus rentable pour des distances de moins de 750 km,

Annuellement, *le camion assure le transport d’environ 13 millions de tonnes de marchandises (MTQ, 2000 : 41).* En somme, *le camionnage joue un rôle très important sur le plan régional, et de ce fait, il demeure un mode de transport très utilisé (MTQ, 2000 : 46).*

Les deux tableaux de la page suivante permettent de bien saisir l’importance du camionnage dans les échanges routiers passant par la route 175 et d’observer quelles sont les industries qui profitent le plus du lien routier que constitue cette route.

Marchandises transitées par la route 175

Type de chargement	Direction		
	Nord	Sud	Total (deux directions)
Denrées alimentaires	6,1%	9,9%	8,3%
Matières dangereuses	3,6%	0,5%	1,8%
Produits chimiques	3,3%	0,4%	1,6%
Produits pétroliers	13,3%	8,1%	10,3%
Produits agricoles	2,3%	2,5%	2,4%
Produits forestiers	24,6%	25,0%	24,8%
Produits manufacturés	11,6%	14,5%	13,3%
Divers	35,1%	39,1%	37,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

États des chargements des marchandises selon la direction

Type de chargement	Direction			
	Nord		Sud	
	Chargé	Vide	Chargé	Vide
Denrées alimentaires	92,0%	8,0%	46,4%	53,6%
Matières dangereuses	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Produits chimiques	83,8%	16,3%	0,0%	100,0%
Produits pétroliers	96,0%	4,0%	5,0%	95,0%
Produits agricoles	100,0%	0,0%	48,1%	51,9%
Produits forestiers	33,5%	66,5%	92,0%	8,0%
Produits manufacturés	69,3%	30,7%	90,3%	9,7%
Divers	71,2%	28,8%	85,7%	14,3%
Total	68,4%	31,6%	76,4%	23,6%

Source : Coentreprise B.U.C., 1998

À la lumière de ces informations, quelques constats intéressants peuvent être émis.

D'abord, il ressort que *Le camionnage est et restera un mode de transport essentiel pour le transport des produits forestiers, des marchandises diverses, des denrées alimentaires et des produits manufacturés* (MTQ, 2000 : 45). Nous voyons également que, par le transport routier, la région reçoit surtout des denrées alimentaires, des produits chimiques et pétroliers, ainsi qu'elle exporte des produits forestiers et manufacturés. Enfin, en prenant en considération l'état des chargements en fonction de la direction, nous apercevons que la région exporte plus qu'elle importe, en termes relatifs. À ce niveau, l'amélioration de la route 175 servira bien les intérêts économiques de la région.

Il est intéressant de voir que la route 175 sert bien les intérêts de l'industrie forestière régionale de même que ceux des industries manufacturières et agroalimentaires.

Certains effets positifs du projet de réaménagement de la 175 sur les entreprises régionales doivent être mis en évidence.

Dans la perspective d'une application intégrale du rapport Coulombe, l'industrie régionale du bois devra miser sur toutes les mesures qui lui permettront de demeurer compétitive. Un meilleur accès à ses marchés est parmi celles-là.

En ce qui concerne la productivité de l'industrie du bois, on remarque les constats suivants :

En d'autres mots, l'importance des coûts reliés au transport pour l'industrie « produits du bois » est telle qu'une amélioration de l'infrastructure routière réduit deux fois plus les frais d'opération de cette industrie comparativement aux autres industries de l'économie. En effet, l'élasticité infrastructure routière des frais d'opération de l'industrie « produits du bois » (0,14 %) est environ deux fois supérieure à l'élasticité de l'ensemble des industries (0,065 %) (Consortium Génivar/Tecsult, 2005 : 7).

Pour ce qui est des emplois générés, il faut noter les considérations suivantes :

Il est estimé que la construction à chaussées séparées de la route 175 serait responsable de la création d'environ 48 emplois par année dans le secteur « bois ». En suivant le même raisonnement, l'estimation de l'augmentation annuelle du nombre d'emplois dans les autres secteurs de l'économie dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean serait de 49 emplois. En résumé, les impacts sur le développement économique de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean causés par le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées seraient une réduction annuelle des coûts d'opération des entreprises de l'ordre de 37,8 millions de dollars qui se traduirait par la création d'environ 97 emplois par année. (Consortium Génivar/Tecsult, 2005 : 9).

En somme :

À l'échelle régionale, la réalisation du projet se traduirait par des retombées économiques pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean de l'ordre de 222 millions de dollars, dont 119 millions en retombées directes et 103 millions en retombées indirectes et induites. Au niveau de la main-d'œuvre, la réalisation du projet correspondrait à 3 848 personnes-années (Consortium Génivar/Tecsult, 2005 : 18).

En ce qui concerne la Vallée de l'aluminium, un concept destiné à favoriser la deuxième et la troisième transformation de la matière première produite au Saguenay–Lac-Saint-Jean, les capacités d'exportation sont un phénomène indissociable du succès.

En effet, cette vallée de l'aluminium n'obtiendra pas son sens réel sans le projet d'amélioration de la route 175. Sans une facilité d'accès, les échanges requis par la production seront plus lents et l'écoulement des produits d'aluminium transformés se fera à prix plus cher, ce qui sera moins attrayant pour les marchés extérieurs.

En ce qui a trait aux avantages économiques que pourrait apporter un tel projet, il faut les préciser selon deux approches. D'abord, au plan macroéconomique, une étude récente montre qu'une augmentation de 1 % du stock de capital routier cause une augmentation de la production réelle canadienne située entre 0,24 % et 0,46 % (Consortium Génivar/Tecsult, 2005 : 4). De même, il est estimé qu'*une diminution de 0,065 % des coûts d'opération des entreprises est réalisée à la suite d'un accroissement*

de 1 % du stock de capital routier (Consortium Génivar/Tecsult, 2005 : 6), ce qui est encourageant pour l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Ensuite, au niveau micro-économique, deux constats peuvent être émis. Le premier soutient que la rentabilité et la productivité des entreprises dépendent directement des conditions reliées aux coûts de transports. Le deuxième constat établit que :

- un réseau routier adéquat permet les livraisons des intrants avec une procédure de type « juste à temps », ce qui augmente directement la rentabilité des firmes par le biais d'une meilleure gestion des inventaires ;
- un réseau routier plus performant réduit les coûts de distribution ; ceci permet d'augmenter les ventes, de bénéficier d'économies d'échelle et d'améliorer la productivité ;
- un réseau routier plus performant qui améliore la fluidité du trafic des personnes signifie une augmentation de l'offre de la main-d'œuvre ainsi qu'une plus grande diversification de celle-ci (Consortium Génivar/Tecsult, 2005 : 4-5).

3.4 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En matière de circulation sur les voies terrestres, la sécurité représente inévitablement une priorité. La circulation routière est accessible à tous et, comme nous l'avons souligné, elle représente le moyen de transport le plus utilisé pour accéder à notre région.

En regardant le plan stratégique du MTQ, on y retrouve évidemment une orientation qui vise l'obtention de transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés. Par le fait même, le seul axe d'intervention qui encadrera toute action posée en ce sens est d'accroître la sécurité dans les transports (MTQ, 2001 : 43-46).

Déjà, il faut souligner qu'en regard des conditions climatiques hivernales exceptionnelles qui prévalent dans la réserve faunique des Laurentides (voir section suivante),

66 tonnes métriques de sel sont utilisées par kilomètre, ce qui représente 12 000 tonnes métriques de sel épandues sur les routes de la réserve durant l'hiver (selon Coentreprise B.U.C, 1999 : 33).

Or, il est nécessaire de souligner que *sur l'ensemble de la route 175, la longueur totale des sections présentant une dégradation assez avancée ($I_2 > 50$) est d'environ 28 km* (Coentreprise B.U.C., 1999 : 48). En considérant ce facteur ainsi que l'aspect climatique inhabituel, il est possible d'avancer que pour la route 175, *l'état de chaussée est très variable tout au long du parcours* (Groupe LCL, 1991 : 2).

Selon les statistiques du MTQ telles qu'affichées dans les tableaux qui suivent, les données sur les accidents illustrent les difficultés que connaissent les utilisateurs de la route 175 et peut-être même la vétusté de la route sous sa forme actuelle.

Gravité des accidents survenus entre les kilomètres 84 et 227 sur la route 175

Période	1993-1997	1997-2001	1998-2002	1999-2003	2000-2004
Mortel	19	18	21	22	25
Blessures graves	59	49	48	45	47
Blessures légères	230	191	216	227	242
Matériel	854	739	754	795	737
Moyenne	232,4	199,4	207,8	217,8	210,2

Nature des accidents survenus entre les kilomètres 84 et 227 sur la route 175

	1993-1997		1997-2001		2002-2003	
	Nombre	Mortel	Nombre	Mortel	Nombre	Mortel
Collision						
Impliquant animal	178	2	167	0	68	2
Frontale	92	15	83	15	36	6
Impliquant camion	244	4	210	9	83	3
Sortie de route			447	2	214	1

Source : MTQ, 2005

Il existe deux grandes catégories pour qualifier les accidents qui surviennent sur la route 175 : les accidents causés suite à une collision avec un animal de la grande faune et les accidents impliquant deux véhicules.

Les accidents du premier type surviennent à *la fin de la journée (56 % des cas) et en début de journée (27 % des cas), qui sont les périodes où est noté le plus grand nombre d'accidents avec la grande faune* (Coentreprise B.U.C., 1999 : 71). Les mois les plus concernés par les accidents impliquant la grande faune sont ceux de juin et juillet (39 % des cas) ainsi qu'octobre et novembre (26 % des cas) (selon Coentreprise B.U.C., 1999 : 71). Géographiquement, *près de 50 % des accidents se produisent entre les kilomètres 177 et 214 sur la route 175* (Coentreprise B.U.C., 1999 : 72).

Pour la deuxième catégorie d'accidents, nous voyons que la configuration actuelle de la route 175 a beaucoup à voir avec les causes d'événements tragiques. Les collisions frontales sont assez fréquentes, de même que celles qui impliquent un camion. La 175 n'offrant qu'une seule voie sur la plus grande partie de son trajet, il est parfois difficile de ne pas empiéter sur la voie de gauche, surtout lors de mauvaises conditions climatiques et en hiver. Dès lors, la probabilité de se retrouver en face à face est très élevée. Sur une route à quatre voies et à chaussées séparées, ces mêmes probabilités sont beaucoup moindres, sinon inexistantes.

En bout de piste, si on regarde la situation globalement, on s'aperçoit que *hors du secteur des agglomérations, les routes 175 et 169, dans le secteur de la réserve faunique des Laurentides, ont une densité élevée d'accident au kilomètre carré.*

Par rapport à ce qui est affirmé précédemment, une enquête réalisée en 1998 a permis de révéler deux constats intéressants. D'abord, le taux le plus élevé d'insatisfaction concerne la construction de voies de dépassement, puisque 31 % des répondants en étaient peu ou pas du tout satisfaits. Par ailleurs, 36 % des conducteurs de véhicules légers souhaitaient une route à quatre voies à chaussées séparées, alors que cette même demande était exprimée par 16 % des camionneurs (selon Coentreprise B.U.C., 1999 : 78). Ces données contribuent à signifier qu'avec un projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies séparées, les utilisateurs se sentiraient plus en confiance qu'ils ne le sont actuellement.

Enfin, comme les conditions de sécurité vont de pair avec la stabilité, voire la prospérité économique, il est admis que *le projet serait rentable si l'amélioration de la route 175 réussissait à réduire de 88 % les accidents causés par la faune et de type « perte de contrôle », au lieu de l'hypothèse de départ de 50 %. En effet, les bénéfices économiques seraient égaux aux coûts économiques de construction et d'entretien avec une réduction des accidents plus importante* (Consortium Génivar/Tecult, 2005 : 14).

Cet objectif serait atteignable avec la construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées, jumelée à des mesures de mitigation contrant le passage de la grande faune sur la route, comme le projet d'amélioration de la route 175 se propose de le faire.

4. COMMENTAIRES, PROPOSITIONS DE BONIFICATION ET ÉLÉMENTS DU PROJET À MODIFIER

En conclusion de ce mémoire, l'ACLD estime que le projet d'amélioration de la route 175 est un élément incontournable pour le développement socio-économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

En effet, nous savons tous que la région vit actuellement des difficultés majeures et que son développement économique doit s'appuyer sur des liens économiques étroits avec le reste du Québec et avec le reste du monde, dans une perspective de commerce international.

Pour la plupart, les régions ressources doivent se convertir à une économie de marché où elles mettront leurs ressources naturelles à contribution dans le développement d'une économie de la transformation et dans une économie du savoir.

Nous croyons fermement que l'amélioration de la route 175 représente un atout certain dans la recherche et l'application de solutions pour contrer le climat de morosité économique que connaît malheureusement la région. À ce propos, dans la section 3.3 de ce document, nous avons démontré à quoi peut s'attendre le Saguenay–Lac-Saint-Jean en matières de retombées économiques induites par la construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées.

Même si la région reste éloignée des principaux marchés économiques par la distance géographique, le projet d'amélioration de la route 175 favoriserait l'amélioration du temps de transport et des fréquences de trafic, et par conséquent, les entreprises et industries seraient en mesure d'améliorer substantiellement leurs coûts de production en plus d'accroître leur compétitivité et leur expertise.

Nous croyons que le Saguenay–Lac-Saint-Jean n’a pas encore atteint son plein potentiel de développement. Son positionnement géographique et son rôle de transition dans l’exploitation et la gestion plus dynamique des grandes réserves des ressources du nord promettent de nombreux développements.

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean est la région industrielle la plus développée entre la Vallée du Saint-Laurent et l’énorme trésor de ressources naturelles du Nord. C’est aussi une voie de communication avec la Côte-Nord.

En ce qui concerne les bonifications qui se rapportent au projet soumis aux audiences publiques, l’ACLD a identifié deux points :

- lors la période de construction, il faudrait favoriser l’emploi des firmes régionales ainsi que des camionneurs en vrac du Saguenay–Lac-Saint-Jean pour la portion de la route qui s’étend du kilomètre 227 jusqu’à l’Étape, soit le kilomètre 134 ;
- avant la fin des travaux d’amélioration, il faudrait songer à développer et implanter un programme incitatif d’impact qui saurait bien mettre en valeur les caractères significatifs de la région afin de stimuler l’attraction touristique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

5. QUANT AUX CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

Le BAPE doit d’abord et avant tout se pencher sur les considérations environnementales du projet. Nous estimons que les impacts environnementaux du projet d’élargissement de la 175 sont minimes, sinon nuls, et notre argument s’appuie sur les motifs suivants :

- La réserve faunique des Laurentides est déjà coupée en deux par l’actuel tracé de la route 175. Les espèces fauniques, qu’il s’agisse de la grande faune, du petit gibier, des invertébrés, des espèces ailées ou des batraciens, toute la faune s’est déjà répartie en deux territoires distincts. Rien ne permet d’affirmer qu’un élargissement de cette route ne changerait quoi que ce soit aux habitats de la faune, à la pérennité des espèces aviaires, batraciennes, halieutiques ou mammifères qui y foisonnent. Dans la mesure où les zones de grands mammifères seraient coupées de la route par des clôtures de protection, là où l’on rencontre davantage de zones à haute fréquentation des grands mammifères (les ravages), le projet permet même une protection accrue de la faune.
- L’ACLD estime qu’il est possible de réaménager la 175 dans le respect des ressources naturelles et de réaliser ce projet majeur qui contribuera à relier adéquatement la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean au reste du Québec.

6. NOTRE POSITION

En considérant l’option de quatre voies à chaussées séparées telle que proposée par le promoteur, les informations mises de l’avant dans ce document et en prenant acte des propositions de bonification avancées, l’ACLD se positionne en faveur du projet d’amélioration de la route 175.

Il est clair que ce projet une fois rendu à terme, saura satisfaire les besoins et les demandes en matière de développement socio-économique de la collectivité régionale, tout autant que les besoins du Québec pour nos ressources et les préoccupations de ceux et celles qui, comme nous, sont soucieux d'assurer la pérennité de la faune québécoise et de ses habitats.

RÉFÉRENCES

Coentreprise B.U.C. (1999), *Construction d'une route à chaussées séparées dans la réserve faunique des Laurentides, Volume 2, Rapport final de l'étude des besoins et des solutions*, Québec.

Conseil régional de concertation et de développement (2001), *Plan stratégique Saguenay–Lac-Saint-Jean 2001-2006*, Jonquière.

Consortium Groupe conseil Génivar et Tecslult (2005), *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227, Impacts sur le développement économique et justification*, MTQ, Québec.

CRCD du Saguenay–Lac-Saint-Jean (1998), *Extrait de la réunion du conseil d'administration du CRCD tenue le 11 juin 1998 à La Baie*, Jonquière.

CRCD du Saguenay-Lac-Saint-Jean (2002), *Extrait de la réunion du comité exécutif du CRCD tenue le 17 janvier 2002 à Alma*, Jonquière.

Directions de Québec et du Saguenay–Lac-Saint-Jean—Chibougamau (2005), *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies et à chaussées séparées du km 60 au km 227*, présentation au BAPE, MTQ.

Groupe LCL (1991), *Étude d'opportunité d'amélioration du lien routier entre la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et la région de Québec*, Chicoutimi.

MRC du Fjord-du-Saguenay (1989), *Schéma d'aménagement*, Chicoutimi.

MRC du Fjord-du-Saguenay (2000), *Projet de schéma d'aménagement révisé*, Chicoutimi.

Ministère des Transport du Québec (2000), *Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Diagnostic régional des transports*, MTQ, Québec.

Ministère des Transports du Québec (2001), *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, MTQ, Québec.

Ministère des Transports du Québec (2005), *Documents complémentaires déposés aux audiences publiques*, MTQ, Québec.

ANNEXE 1

Routes d'accès à la région Saguenay-Lac-Saint-Jean



Relief de la route 175

