

Mémoire sur la nécessité d'un lien à quatre voies divisées entre Québec et Saguenay



Audience du BAPE, 17 mai 2005

Le rôle stratégique de Saguenay



Saguenay, un **centre urbain isolé** à la porte du nord du Québec et **non une ville éloignée** des centres urbains du Québec

Villes	Distance
Québec – Montréal	249 km
Sherbrooke – Québec	231 km
Saguenay – Québec	215 km
Gatineau – Montréal	208 km
Sherbrooke – Montréal	157 km
Sherbrooke – Trois-Rivières	153 km
Trois-Rivières – Montréal	134 km
Trois-Rivières – Québec	129 km

La seule ville du Québec de près de 150 000 habitants non desservie par un réseau autoroutier

Villes	Population	Accès à une autoroute
Montréal	1 871 774	Oui
Québec	544 750	Oui
Gatineau	344 162	Oui
Saguenay	147 197	Non
Sherbrooke	145 224	Oui
Trois-Rivières	125 086	Oui
Rivière-du-Loup	83 390	Oui
Rimouski	42 460	Non
Sept-Île	25 227	Non
Baie-Comeau	23 001	Non

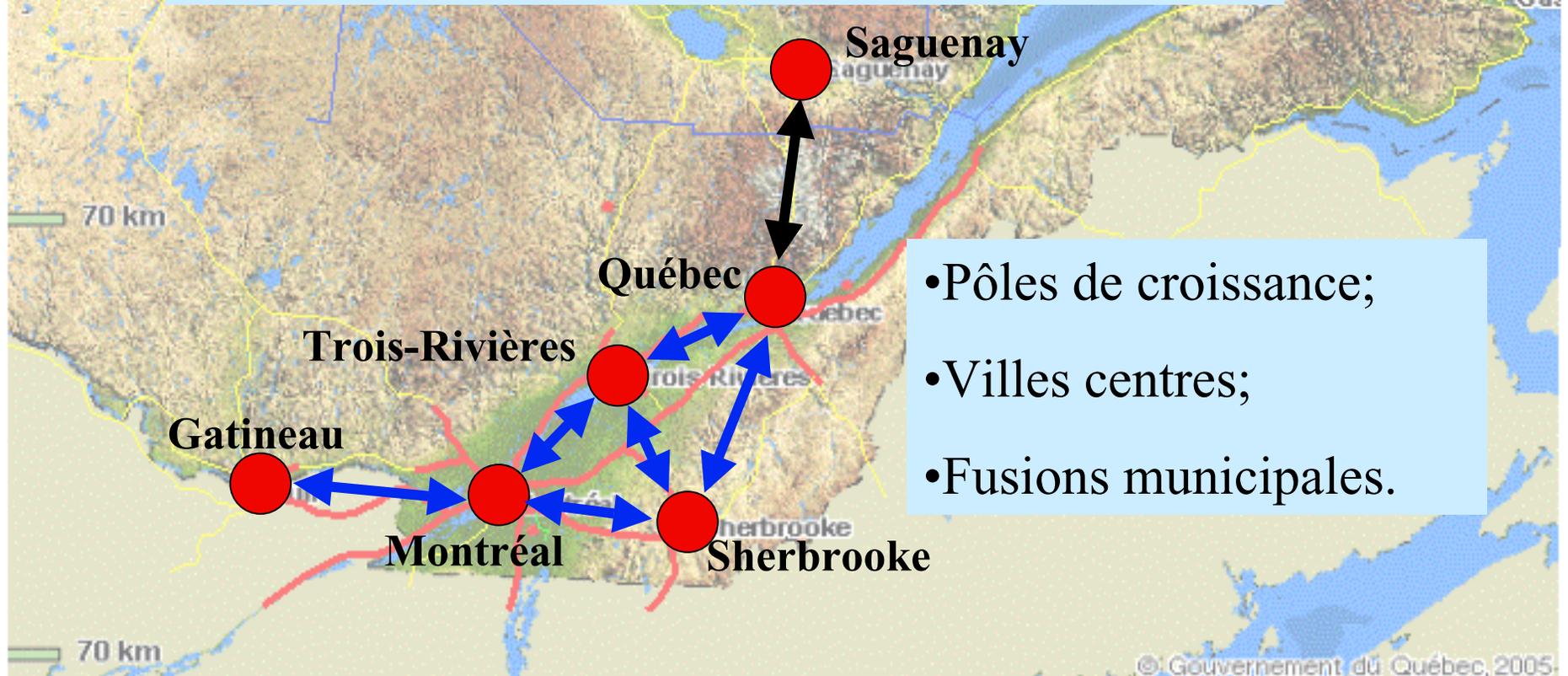
Source : Répertoire des municipalités du Québec.

Un produit intérieur brut qui contribue au développement économique du Québec

Région	PIB (M\$)	Accès à une autoroute
Montréal	77 899,70	Oui
Montérégie	30 792,00	Oui
Capitale-Nationale	18 944,10	Oui
Laurentides	10 256,10	Oui
Chaudière-Appalaches	9 456,90	Oui
Saguenay-Lac-Saint-Jean	7 647,20	Non
Estrie	7 420,10	Oui
Laval	7 368,70	Oui
Outaouais	6 624,90	Oui
Lanaudières	6 397,90	Oui
Mauricie	6 261,60	Oui
Centre du Québec	5 986,50	Oui
Bas-Saint-Laurent	4 523,80	Oui
Abitibi-Témiscamingue	3 697,00	Non
Côte-Nord	3 383,60	Non
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1 769,70	Non
Nord-du-Québec	1 269,60	Non

70 km

Ville de Saguenay parmi les six principaux centres urbains du Québec



Les forces et les opportunités de développement de la ville

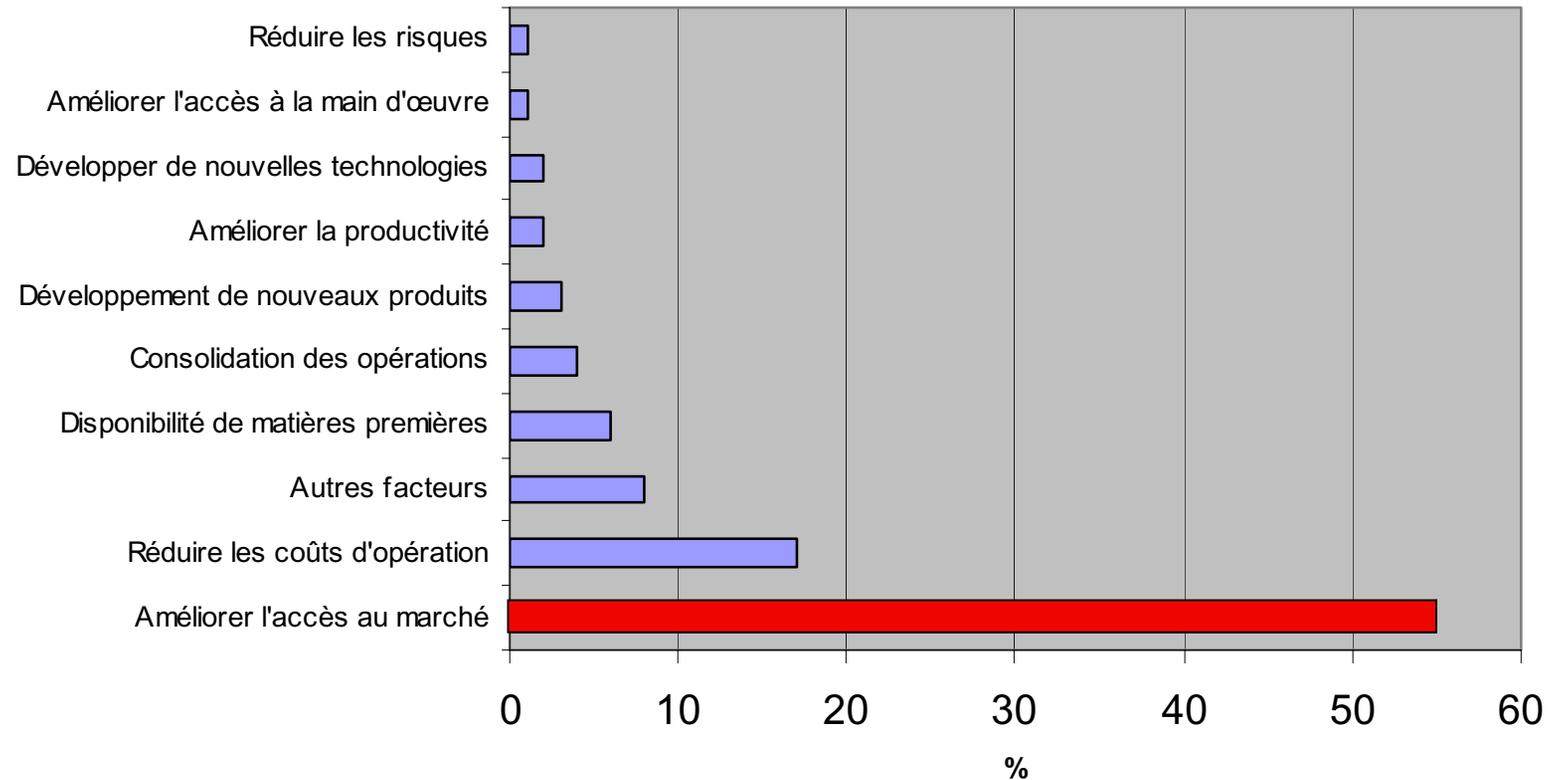
Saguenay offre une **structure d'accueil de premier niveau** et des perspectives de développement dans certains créneaux industriels porteurs d'avenir.

L'étude récente de **KPMG**, commanditée par le CLD du Fjord-du-Saguenay, illustre, en matière de facteurs de localisation industrielle, une position très favorable de la ville de Saguenay et de la région sur l'échiquier continental.



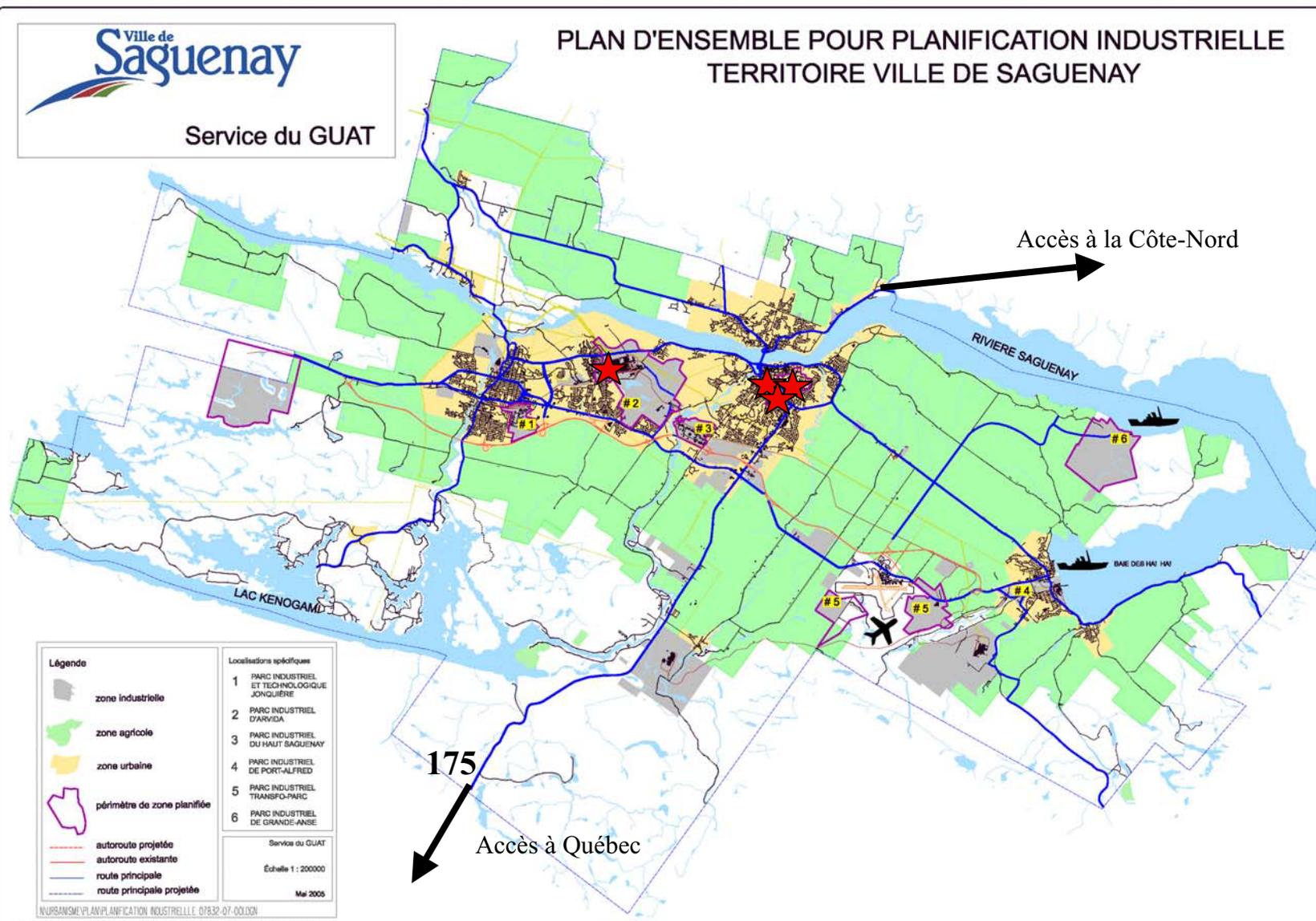
Les forces et les opportunités de développement de la ville

Objectifs d'investissement des entreprises

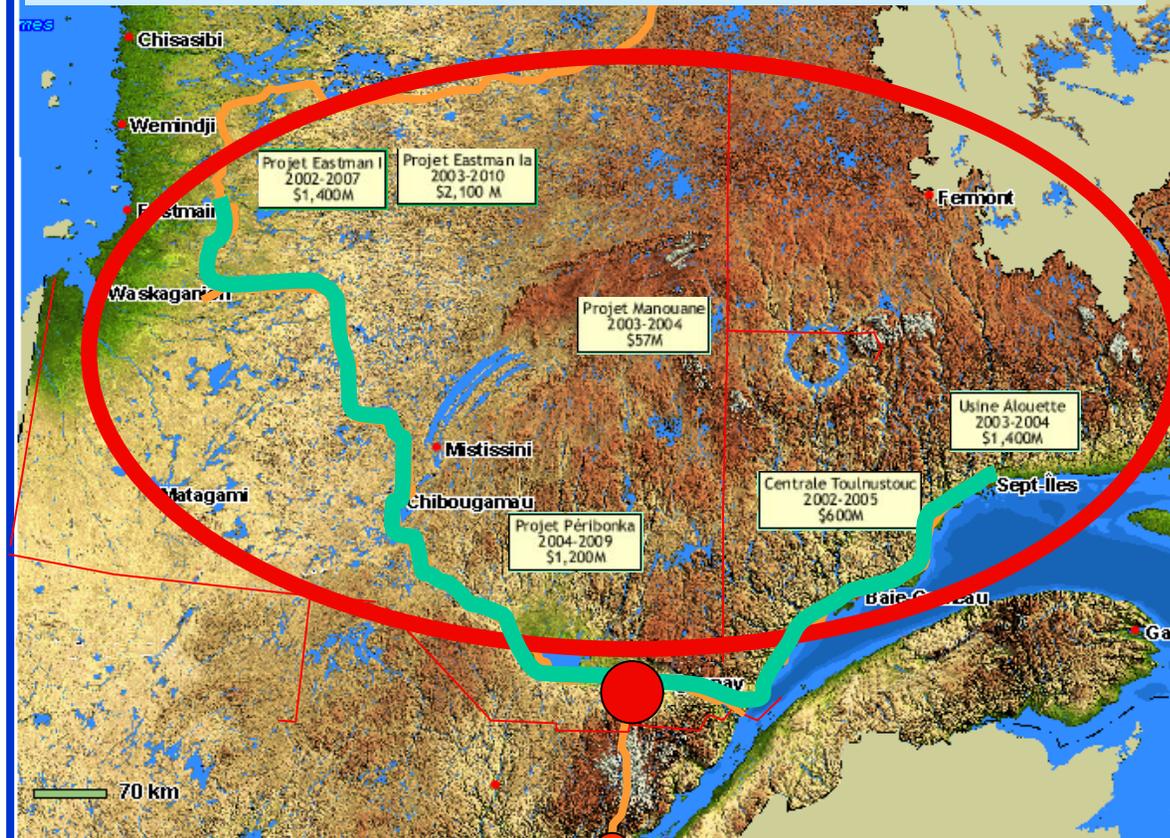


Source : **Foreign direct investment survey**, MIGA with the assistance of Deloitte & Touche LLP, 2002, World Bank group, Washington, p.16

PLAN D'ENSEMBLE POUR PLANIFICATION INDUSTRIELLE
TERRITOIRE VILLE DE SAGUENAY



Une zone d'influence avec des projets
d'investissement de grande envergure

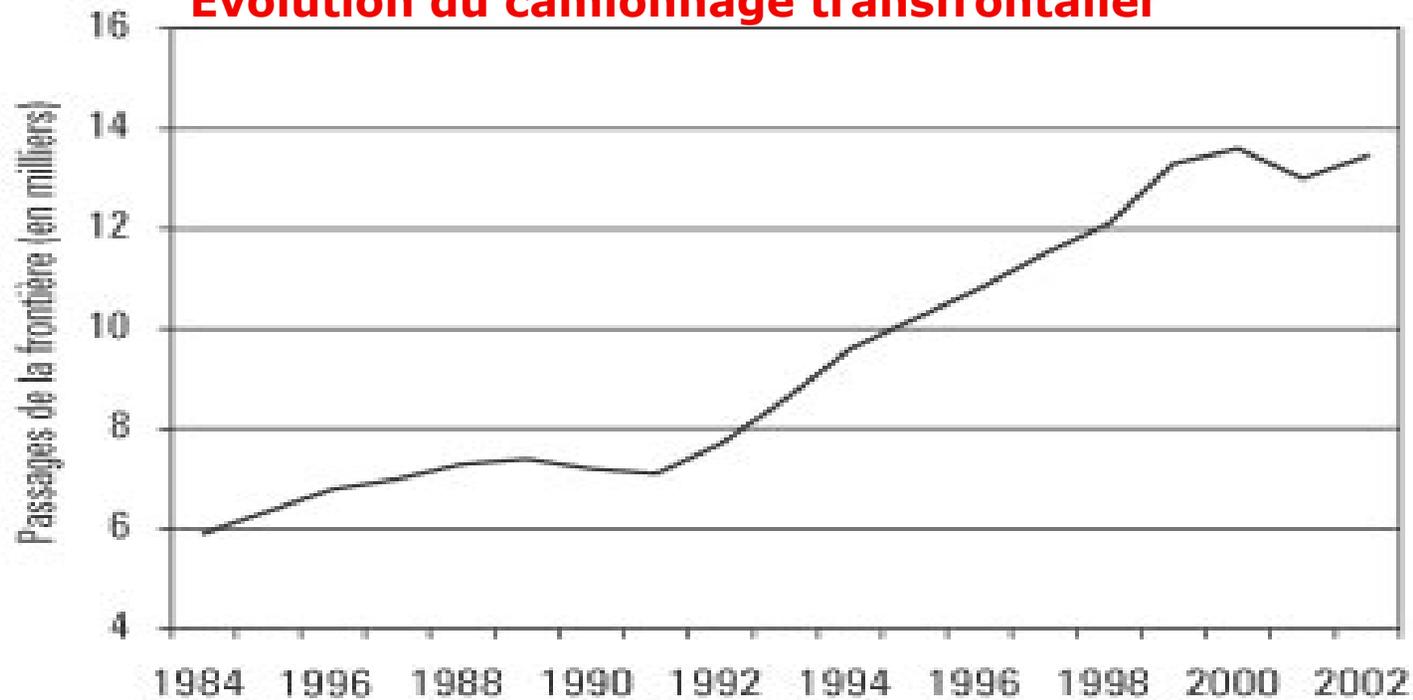


Entre 2003-2008, il s'investira environ
3 milliards par année dans cette aire de
rayonnement de Saguenay.

70 km

le transport par camions est devenu la forme **dominante** du transport terrestre au Canada suite à l'adoption de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

Évolution du camionnage transfrontalier

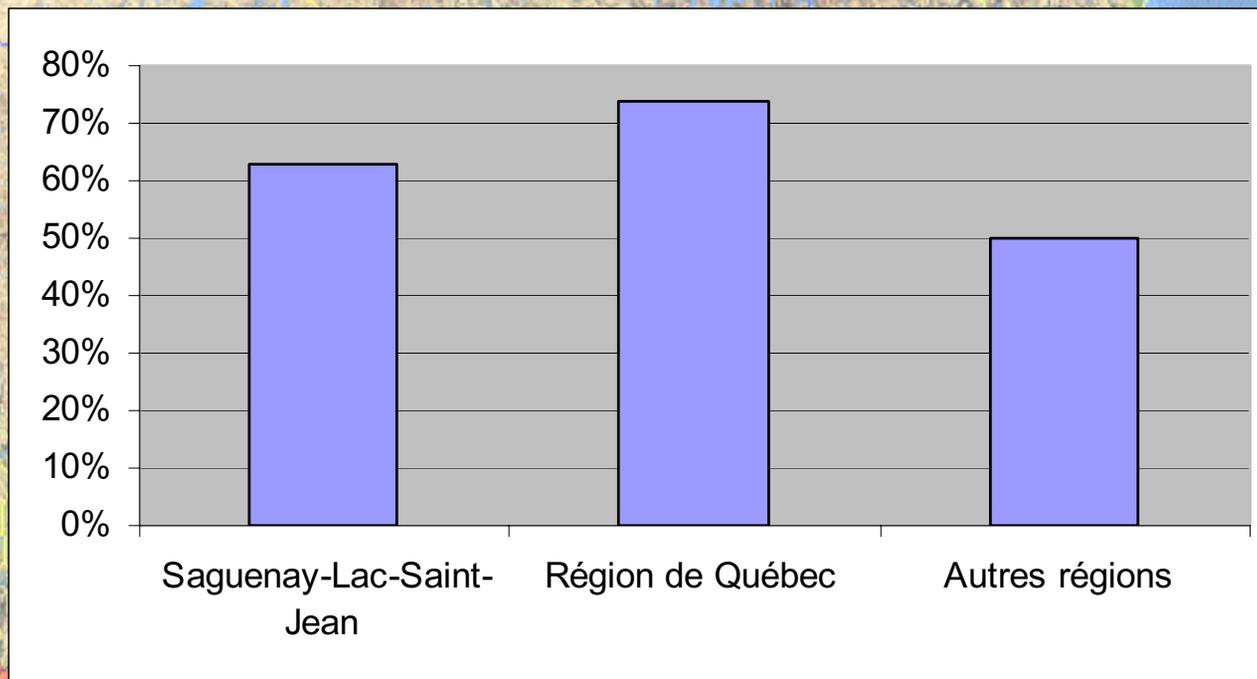


Le transport routier répond très bien aux exigences plus élevées en matière de **fiabilité, de délais de livraison et de conditionnement** des marchandises.

La 175 - une route nationale inadéquate

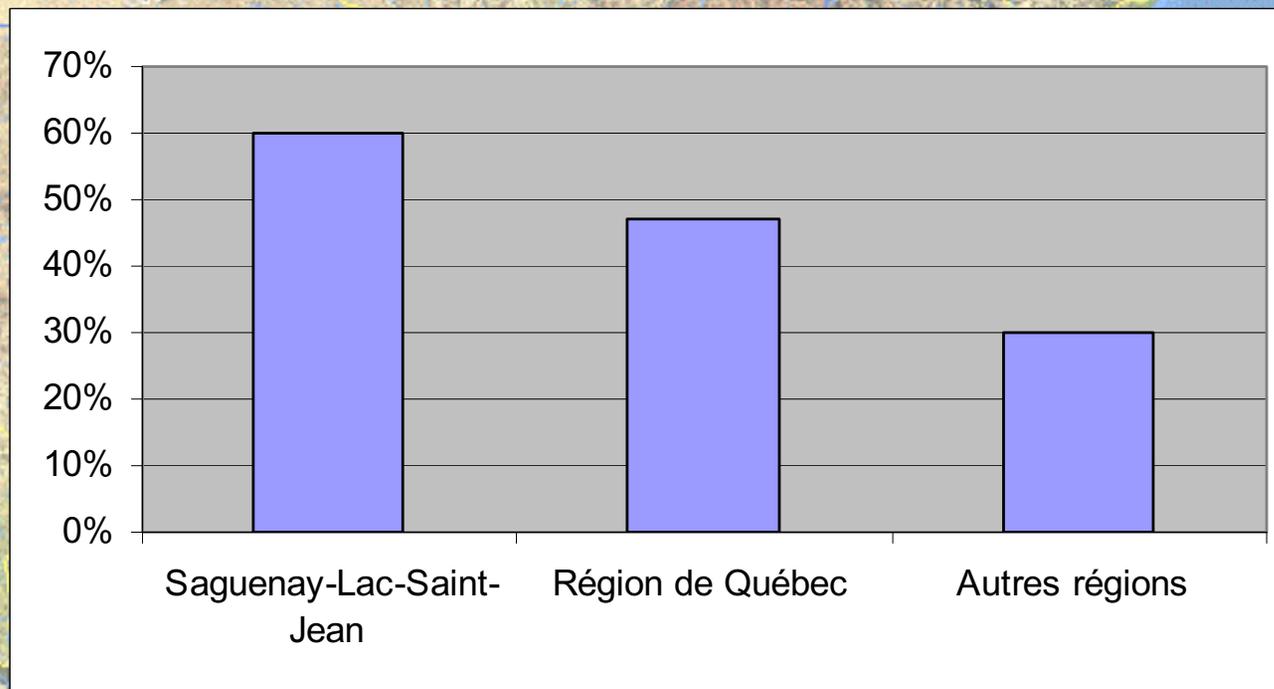


Proportion des usagers qui considèrent la **route non sécuritaire**



Parmi ces usagers, une partie importante considère la route **carrément dangereuse**

Proportion des usagers qui **s'empêchent d'emprunter la 175** à certaines périodes



94 % des usagers **s'empêchent parfois de traverser** la réserve faunique des Laurentides en hiver

Une route nationale déficiente

Ces déficiences sont les suivantes :

Courbes sous-standards

Largeur des voies

Largeur des accotements

Pentes critiques

Zone de dépassement et visibilité au dépassement

Pente de talus

Ces zones de perturbation que l'on rencontre sur l'ensemble du tracé amènent naturellement les conducteurs à effectuer des **manœuvres dangereuses**.

Le conducteur vit, en traversant la réserve faunique des Laurentides, des sentiments **d'inconfort, d'insécurité et d'impatience**.

Une route dangereuse

Catégories d'accidents		1993-1997	%	1997-2001	%	1999-2003	%
Véhicules & camions	Mortels	19	1,6%	18	1,9%	22	2,0%
	Avec blessés graves	59	5,1%	49	5,3%	45	4,1%
	Avec blessés légers	230	19,8%	119	12,9%	227	20,8%
	Avec dommages matériels	854	73,5%	739	79,9%	795	73,0%
TOTAL		1162	100,0%	925	100,0%	1089	100,0%
Impliquant un camion	accidents tous types	244	21,0%	210	22,7%	n/d	
	acc. Mortels (nbr, % acc mortels totaux)	4	21,1%	9	50,0%	n/d	

- On dénombre environ **200 accidents par année** dans la réserve faunique des Laurentides depuis 1993;
- Environ **2 % des accidents sont mortels** et environ **5 % impliquent des blessés graves**;
- **22%** des accidents impliquent un **camion**.

Une route dangereuse

La sécurité d'utilisation de la route est problématique lorsque l'on prend en considération que **23,4 % du trafic** dans la réserve des Laurentides est composé de **véhicules lourds**. Pour ce type de véhicule, la largeur insuffisante implique à l'occasion un empiétement sur l'emprise gravelée, les courbes sous-standards impliquent un **ralentissement et un empiétement sur l'autre voie de circulation**.

La situation devient catastrophique avec l'apparition des trains routiers.

L'aménagement d'une route à quatre voies divisées permettrait de **réduire de 100 % les collisions frontales** et de **75 % les pertes de contrôle**. L'amélioration des conditions de sécurité permettrait également de diminuer de **50 % le nombre d'accidents impliquant la grande faune**.

Conclusion



Conclusion

L'isolement géographique de la ville par rapport aux autres centres urbains du Québec.

La seule ville de près de 150 000 habitants non desservie par un réseau autoroutier.

La seule région avec un PIB important non desservie par un réseau autoroutier.

Compléter la connexion des **six principaux pôles urbains du Québec** (Montréal, Québec, Saguenay, Trois-Rivières, Sherbrooke et Gatineau) par un réseau routier efficient.

Améliorer la **structure d'accueil de la ville** pour attirer de nouvelles entreprises sur le territoire.

Contribuer à la structuration du développement de la ville dans les nouveaux créneaux (**deuxième et troisième transformation**) et mieux desservir l'aire d'influence que représentent **le nord et le moyen nord** du Québec.

Conclusion (suite)

L'équité d'accès économique pour les entreprises aux marchés commerciaux du continent nord-américain.

Une route qui ne répond pas aux besoins croissants de l'industrie pour **le transport des marchandises**.

Une route qui ne répond pas aux besoins de la population québécoise, particulièrement en **terme de sécurité**.

Une route dangereuse et déficiente qui nécessite, dans les conditions actuelles, un **réaménagement majeur** et qui ne cadre pas dans une vision globale et intégrative de l'aménagement, du développement et de l'occupation du territoire québécois.

En considérant l'ensemble des mesures d'atténuation et plus particulièrement des mesures mentionnées, on peut émettre comme hypothèse que le réaménagement de la route 175 représente une **opportunité d'amélioration environnementale** générale du milieu.

Un projet de réaménagement à quatre voies divisées qui répond d'une part, aux **aspirations et aux besoins de la population québécoise et d'autre part, aux générations futures**.

La solution - la route 175 à quatre voies divisées

