




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



**Service du génie, de l'urbanisme
et de l'aménagement du territoire**

13 mai 2005



Comité directeur

- Mme Marina Larouche, conseillère
- M. Michel Fortin, adjoint au conseiller principal, Cabinet du maire
- M. Daniel Gaudreault, directeur général, Ville de Saguenay
- M. Daniel Larouche, adjoint au directeur général, Ville de Saguenay
- M. Guy St-Gelais, directeur général adjoint
- M. Daniel Poitras, directeur, Service du génie, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire



Équipe de réalisation au Service du génie, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire

- Luc Desbiens, directeur adjoint à l'urbanisme
- M. François Boivin, urbaniste, chargé de projets
- M. Gille Tremblay, analyste en aménagement du territoire
- M. Jocelyn Tremblay, technicien en géomatique
- Mme Sylvie Pagé, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5
Premier volet : Le rôle stratégique de Saguenay	8
1.1 Saguenay, un centre urbain isolé à la porte du nord du Québec et non une ville éloignée des centres urbains du Québec.....	8
1.2 La seule ville du Québec de près de 150 000 habitants non desservie par un réseau autoroutier	11
1.3 Un produit intérieur brut qui contribue au développement économique du Québec ...	13
1.4 Ville de Saguenay parmi les six principaux centres urbains du Québec.....	15
1.5 Les forces et les opportunités de développement de la ville	19
1.6 Concentration des connaissances de haut niveau dans le domaine de l'aluminium et restructuration du secteur secondaire	21
1.7 Une zone d'influence avec des projets d'investissement de grande envergure	25
1.8 Économie du transport des marchandises	26
Deuxième volet : La 175 - une route nationale inadéquate	35
2.1 Une route qui ne répond pas aux besoins de la population	35
2.2 Une route nationale déficiente.....	36
2.3 Une route dangereuse	38
2.4 La circulation lourde	39
Troisième volet : La solution - la route 175 à quatre voies divisées	42
3.1 Dimension environnementale.....	42
3.2 Dimension sociale	44
3.3 Dimension économique.....	48
Conclusion.....	52
Annexe 1	55
Annexe 2	58

INTRODUCTION



INTRODUCTION

La Ville de Saguenay appuie le projet déposé par le ministère des Transports qui est de réaménager la route 175 à quatre voies divisées.

Pour la ville de Saguenay, les principaux objectifs auxquels répond le réaménagement proposé sont :

1. *Assurer un accès routier à la région de qualité supérieure pour l'ensemble des usagers :*
 - a. En assurant la sécurité dans les déplacements;
 - b. En facilitant l'accès à la destination finale;
 - c. En assurant un sentiment de confort aux usagers.

2. *Contribuer au développement des entreprises existantes dans la région :*
 - a. En facilitant l'expédition des marchandises;
 - b. En rapprochant l'accès au marché.

3. *Contribuer à l'amélioration de la structure d'accueil de la ville et de la région pour l'implantation de nouvelles entreprises dans les nouveaux créneaux de développement.*

Le mémoire est divisé en trois volets :

- Dans le premier volet, il s'agit de présenter la position et le rôle de Saguenay sur l'échiquier territorial du Québec. Principale ville du nord du Québec, Saguenay constitue un pôle de développement et un centre urbain qui entretient des rapports à la fois avec une zone périphérique (l'hinterland) et avec les autres centres urbains du Québec. Ce volet permet de démontrer l'importance du projet de la route 175 non seulement pour la ville de Saguenay et la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean mais également pour le Québec.

- Le second volet démontre que dans sa configuration actuelle, la route 175 ne peut répondre d'une part, aux besoins et aux aspirations de la population québécoise et d'autre part, aux besoins des entreprises de Saguenay qui doivent entretenir des échanges et des relations avec les principaux centres urbains du Québec. En plus de ne pas répondre aux besoins, la route 175 présente actuellement des lacunes importantes.

- Enfin, le dernier volet consiste à démontrer que le projet de réaménagement de la route à quatre voies divisées répond aux composantes du développement durable et constitue la meilleure option pour le développement de la ville, de la région et du Québec.

Premier volet
Le rôle stratégique de Saguenay



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

La ville de Saguenay a une situation excentrée par rapport à Québec et surtout à Montréal. Située dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, elle est au nord de l’œkoumène québécois (figure 1).

Alors que les villes du Québec se sont développées dans l’axe du fleuve Saint-Laurent, Saguenay est située à l’intérieur des terres. En fait, la ville s’est développée sur les plateaux des basses terres du Saguenay, un secteur propice au développement urbain et au développement de l’agriculture.

Cette localisation est particulière puisque la région est entourée par les hautes terres du bouclier canadien. Elle a permis à la ville de développer des liens socio-économiques avec une zone périphérique d’influence (le nord-est, le nord et le moyen nord du Québec).

Par contre, la ville et la région sont souvent perçues par la population en général et même par des organismes publics, comme une ville et une région éloignées ou périphériques des grands centres urbains. Cette perception est d’ailleurs, à plusieurs égards, nuisible au développement de la ville.

Localisation

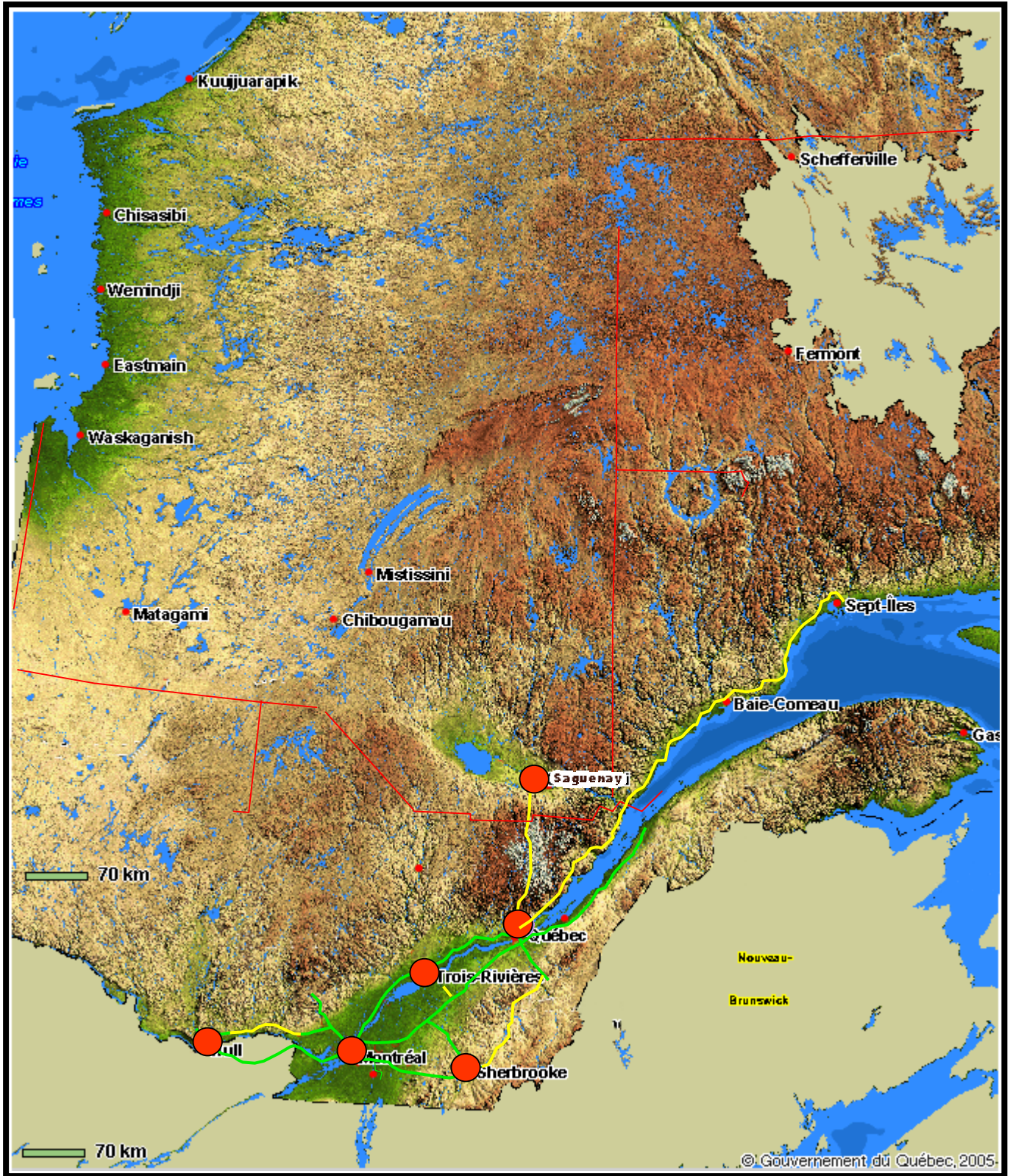


Figure 1

Le groupe SNC-Lavalin, dans l'étude sur la « Planification du site industrialo-portuaire de Grande-Anse - Étude stratégique Identification des créneaux de développement », indiquait d'ailleurs dans les contraintes au développement :

« surestimation émotive de l'importance de la localisation périphérique comme facteur limitatif de développement ».

Il importe de préciser qu'il s'agit ici d'une perception d'éloignement des grands centres urbains. La réalité est différente comme en fait foi le tableau suivant :

Tableau 1 : Distance entre les principales villes 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

Constats

- Saguenay est située à 215 km de Québec. La distance entre les autres villes importantes du Québec démontre que Saguenay n'est pas plus éloignée des grands centres que les autres villes du Québec entre elles.
- La perception d'éloignement de la population du Québec est due à l'isolement géographique, jumelée à une desserte routière déficiente.

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

La ville de Saguenay est située dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Cette région compte plus de 277 000 habitants. Elle se situe au dixième rang parmi les régions administratives du Québec.

Tableau 2 : Population des régions du Québec et accessibilité autoroutière

Région	Population	Accès à une autoroute
Montréal	1 877 192	Oui
Montérégie	1 352 349	Oui
Capitale-Nationale	663 162	Oui
Laurentides	499 949	Oui
Lanaudières	413 670	Oui
Chaudière-Appalaches	393 469	Oui
Laval	364 806	Oui
Outaouais	338 538	Oui
Estrie	297 958	Oui
Saguenay–Lac-Saint-Jean	277 045	Non
Mauricie	259 459	Oui
Centre du Québec	225 024	Oui
Bas-Saint-Laurent	202 122	Oui
Abitibi-Témiscamingue	145 343	Non
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	96 943	Non
Côte-Nord	96 497	Non
Nord-du-Québec	39 234	Non

Source : Bureau de la statistique du Québec.

Constats

- Parmi les régions de plus de 200 000 habitants, la région est la seule à ne pas être desservie par une autoroute.
- À l'exception du Saguenay–Lac-Saint-Jean, seules les quatre régions de moins de 150 000 habitants ne sont pas desservies par une autoroute.

Plus de 50 % de la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean est concentrée dans la ville de Saguenay (147 197 habitants). Après les principales villes de la région de Montréal, Saguenay est située au troisième rang pour la population juste derrière Québec et Gatineau. Elle se positionne avant les villes de Sherbrooke et Trois-Rivières et elle est de loin, la plus peuplée parmi les villes situées plus au nord et au nord-est du Québec.

Tableau 3 : Population des principales villes du Québec

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.

Constats

- Il s'agit de la seule ville de plus de 100 000 habitants à ne pas être reliée par un réseau autoroutier.
- L'absence de lien autoroutier ne facilite pas les échanges socio-économiques avec la ville de Québec. Il est surprenant de constater les liens routiers des principales villes autour de la région de Montréal alors que la ville de Québec n'est pas reliée par une route efficiente avec sa principale ville environnante.
- L'absence d'un lien autoroutier traduit un problème d'iniquité envers la population régionale.

1.3 Un produit intérieur brut qui contribue au développement économique du Québec

Selon le Bureau de la statistique du Québec, le produit intérieur brut de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean était de 7,6 milliards en 2000. La région est située au sixième rang sur les dix-sept régions du Québec pour la valeur du produit intérieur brut (tableau 4). Cette donnée indique l'importance économique de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et sa contribution au développement du Québec. Elle indique également la force de l'économie régionale.

Encore une fois, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et la ville de Saguenay sont aux prises avec un problème de perception. En effet, un discours souvent entendu présente la région comme en décroissance économique importante et en perte d'emplois. Cette perception, beaucoup trop généralisée, démontre une méconnaissance de la structure économique de la région et du Québec.

Quoique la situation de l'emploi dans la région soit à la baisse, la production et la richesse du milieu sont en croissance. La production industrielle de la grande industrie, surtout dans l'industrie de l'aluminium, est en hausse grâce à des investissements technologiques importants, des ressources naturelles abondantes et à une croissance de la demande. En terme de production de richesse collective, la région se porte bien.

Tableau 4 : Produit intérieur brut des régions du Québec et accessibilité autoroutière

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
Etrie	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

Constats

- La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean n'est pas desservie par une autoroute malgré un PIB relativement important.

- À l'exception du Saguenay–Lac-Saint-Jean, les régions non reliées à une autoroute présentent les plus faibles produits intérieurs bruts.
- L'absence d'un lien autoroutier traduit un problème d'iniquité envers la population régionale et les entreprises existantes.

1.4 Ville de Saguenay parmi les six principaux centres urbains du Québec

Au cours des années 60, dans le cadre des politiques de développement et d'occupation du territoire, six centres urbains de premier niveau ont été identifiés au Québec. Il s'agissait des villes de Montréal, Hull, Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec et Chicoutimi.

À cette époque, ces villes ont fait l'objet d'interventions et d'investissements surtout dans les domaines de la santé, de l'éducation et de l'administration. Le renforcement de ces six pôles urbains a permis à ces lieux de mieux desservir leur aire de rayonnement.

Dans la continuité du renforcement des pôles, ces six villes ont de nouveau fait l'objet d'un traitement particulier de la part du gouvernement du Québec dans les années 1990. En effet, les villes de Montréal, Hull, Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec et Chicoutimi ont été identifiées et reconnues comme les six villes centres du Québec.

Principaux centres urbains

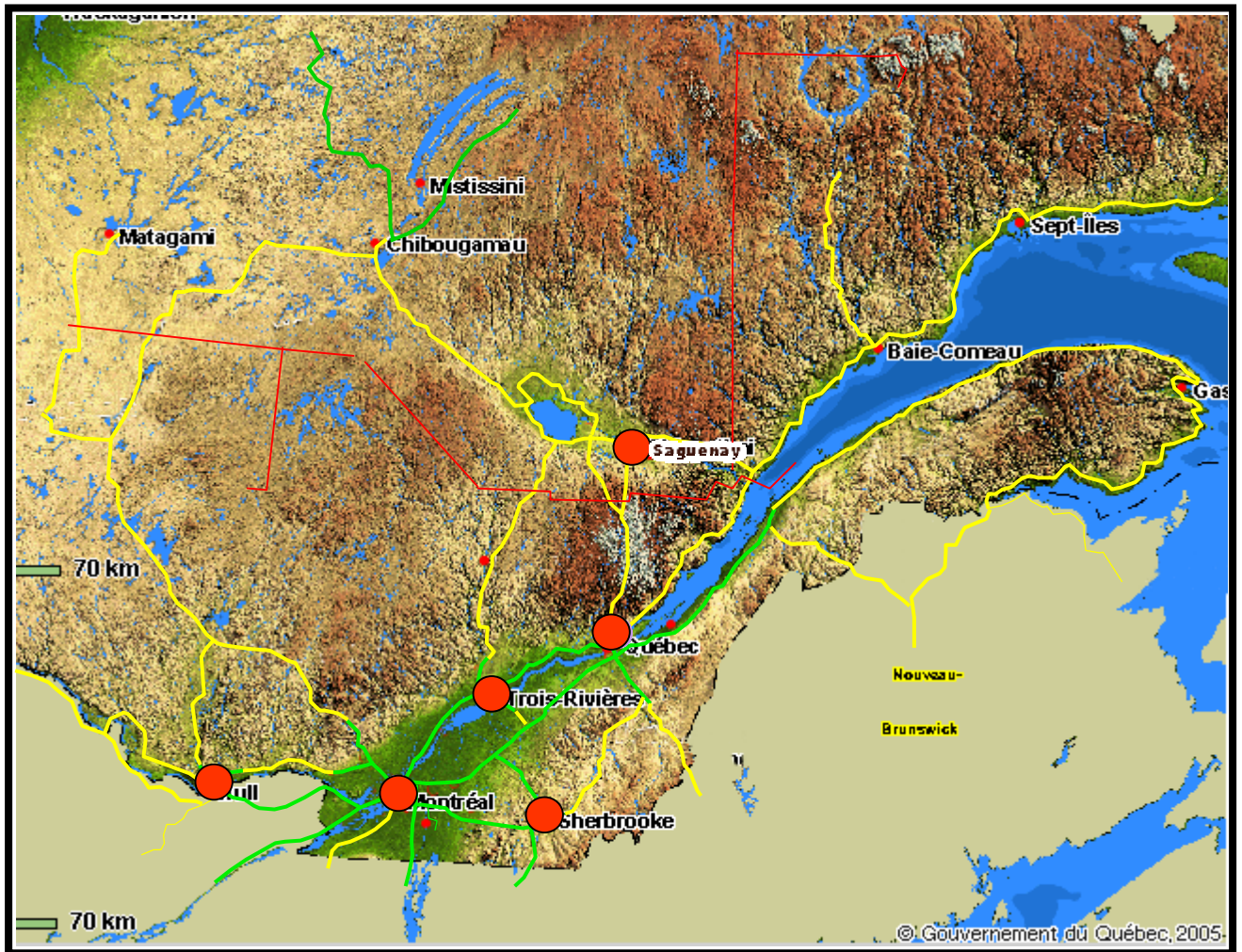


Figure 2

La volonté du gouvernement du Québec avec le concept des six villes centres était de mettre en place des conditions favorables pour permettre à ces villes de continuer à jouer leur rôle de pôle d'emploi et de desserte de service. Les villes-centres devaient être en mesure d'augmenter leur capacité de faire face à de nouveaux défis afin de contribuer vigoureusement à un positionnement enviable de leur agglomération urbaine sur le plan régional, national ou international.¹

Au début des années 2000, avec son opération des fusions municipales, le gouvernement du Québec est entré dans une autre phase de renforcement des six principaux pôles urbains du Québec. En effet, les fusions ont particulièrement touché les six principaux pôles urbains du Québec que représentent les villes de Montréal, Hull, Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec et Chicoutimi.

En ordonnant la fusion des villes de Chicoutimi, Jonquière, La Baie, Laterrière, Shipshaw, Lac-Kénogami et une partie de Canton Tremblay, le décideur public québécois envisageait la réalisation simultanée de deux objectifs distincts :

- Accroître l'efficacité et la qualité des services municipaux réalisables par le regroupement des trois principales villes de la conurbation du Saguenay.
- Stimuler le développement que la nouvelle entité urbaine peut réaliser, en raison de sa taille, l'accroissement des ressources qu'elle peut mobiliser, et l'effet de synergie résultant de la fusion de trois entités municipales remplissant des fonctions économiques différenciées et complémentaires.

De ce fait, le but ultime voulu par le décideur québécois était de doter l'agglomération urbaine du Saguenay d'une taille et d'une échelle de moyens permettant la création d'un pôle dynamique de développement.²

¹ La problématique des villes-centres

² Sergieh F. Moussally, *Le regroupement municipal des villes du Saguenay : son objet ultime et sa raison d'être*, Université du Québec à Chicoutimi.

La fusion de sept villes limitrophes afin de constituer Ville de Saguenay provoque un momentum favorable pour œuvrer de manière systématique non seulement au renforcement politico-administratif de cette agglomération urbaine, mais aussi à son repositionnement national, continental et mondial comme pôle de croissance et de développement de sa vaste région périphérique.³

Par sa localisation, sa population et son rôle économique, ville de Saguenay constitue aujourd'hui, une ville de premier niveau composée d'entreprises mondialement reconnues et d'un important secteur tertiaire.

Constats

- Le développement des villes de Saguenay, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Gatineau et Sherbrooke constitue un enjeu de développement et d'occupation du territoire depuis près d'un demi-siècle. La vision du développement territorial du Québec a évolué depuis 1960 mais un fait demeure, elle s'est toujours appuyée sur ses six principaux centres urbains.
- Parmi les six principaux pôles urbains du Québec, seule la ville de Saguenay n'est pas reliée par un réseau autoroutier. Cette situation démontre encore une fois une iniquité par rapport aux autres centres urbains du Québec.
- La mise en place de la route 175 à quatre voies divisées constitue une condition importante pour compléter la hiérarchie urbaine du Québec.

³ Marc-Urbain Proulx, Dominic Tremblay et Éric Gauthier, Le repositionnement de Saguenay, CLD de la Ville de Saguenay et Promotion Saguenay

1.5 Les forces et les opportunités de développement de la ville

La localisation de la ville plus au nord et sa reconnaissance par le gouvernement du Québec comme l'un des principaux centres urbains du Québec, ont permis de se structurer et de développer ses particularités pour devenir une ville unique qui contribue au développement du Québec. Le groupe SNC-Lavalin dans l'étude sur la « Planification du site industrialo-portuaire de Grande-Anse – Étude stratégique Identification des créneaux de développement » indique ses forces et ses opportunités. Pour la ville de Saguenay, ses forces se résument comme suit :

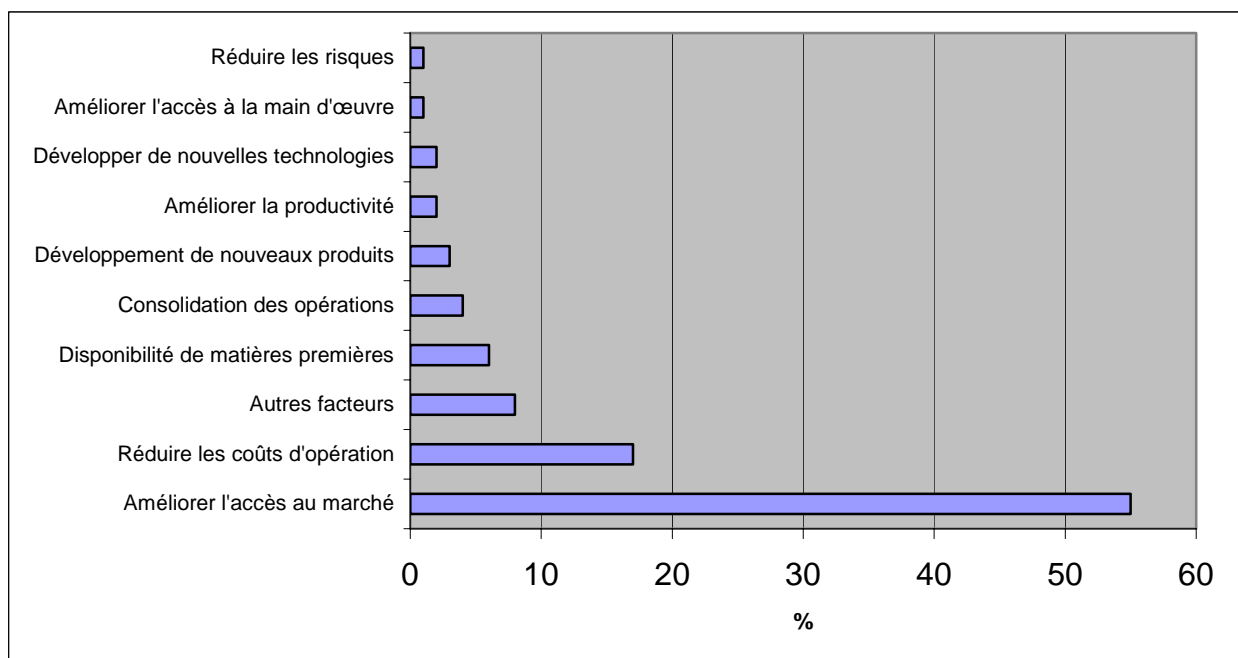
- ***Importante dimension socio-économique*** (voir description en annexe).
- ***Infrastructures complètes et très développées*** (voir description en annexe).
- ***Localisation spatiale prometteuse pour le futur développement*** (voir description en annexe):
 - Proximité et accès au marché nord-américain;
 - Accès aux ressources naturelles du centre et du nord du Québec.
- ***Main-d'œuvre et ressources humaines abondantes et qualifiées.***
- ***Industrie actuelle, principale base de développement et de la création d'emplois :***
 - Des grandes industries de production dont l'entreprise Alcan, le deuxième producteur d'aluminium primaire en importance au monde. Alcan a également construit à Alma le plus important complexe de production d'aluminium primaire en Amérique du Nord. La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est responsable d'environ 48 % de la production québécoise d'aluminium primaire et de 5 % de la production mondiale, soit 1 065 000 tm. Alcan emploie environ 6 500 personnes dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean dont plus de 4 000 à Saguenay;
 - Des filières industrielles appartenant aux secteurs à technologie moderne et en voie d'une croissance rapide, soit : premièrement, la production métallique, l'usinage et la machinerie et deuxièmement, la métallurgie et la 2^e transformation des métaux métallurgiques.

Ces observations démontrent que la ville de 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.

Toutefois, selon une étude réalisée en 2002 par la Banque Mondiale en collaboration avec Deloitte et Touche, les entreprises, dans le cadre d'un investissement à l'étranger, considèrent plusieurs éléments lors de leur prise de décision, mais l'accès au marché est de loin le plus important avec 55 %. À titre d'exemple, l'autre facteur le plus important « diminuer les coûts d'opération » se situe à 17 %.

Graphique 1 : Objectifs primordiaux dans l'investissement à l'étranger



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

Cette situation explique pourquoi, malgré le fait que la région se démarque dans le monde occidental pour ses faibles coûts d'exploitation (selon l'étude KPMG International business cost comparisons, 2002), l'implantation de nouvelles entreprises tarde à se concrétiser.

Constats

- Pour les entreprises, l'accès au marché est de loin le critère de localisation le plus important.
- Le réaménagement de la route à quatre voies divisées devient prioritaire pour améliorer la structure d'accueil de la ville.
- La région fait face à la concurrence des autres régions bien desservies par un réseau autoroutier.

1.6 Concentration des connaissances de haut niveau dans le domaine de l'aluminium et restructuration du secteur secondaire

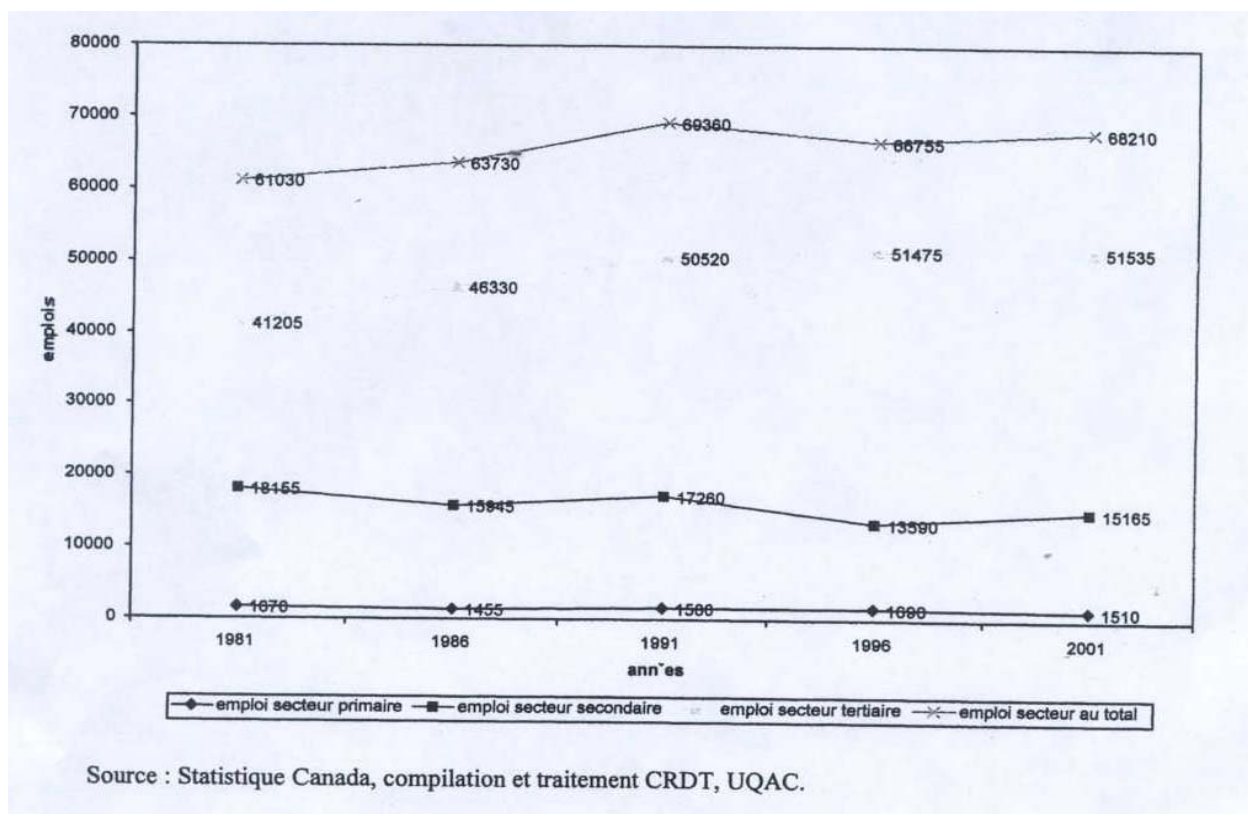
La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et incidemment Saguenay sont engagées depuis plus de vingt ans dans une restructuration du secteur secondaire.

Au début des années 80, la grande industrie régionale reliée à l'aluminium, aux pâtes et papier et à l'exploitation forestière a entrepris un processus de modernisation afin d'améliorer la productivité. Des investissements technologiques importants, jumelés à une croissance dans la demande internationale, ont fait doubler la production de l'aluminium dans la région. Paradoxalement, l'augmentation de la production grâce à la nouvelle technologie a amené des pertes d'emplois importantes.

Après un important gain de 10 486 emplois industriels entre 1961 et 1981 (49 %), le Saguenay–Lac-Saint-Jean a vu son indicateur chuter de 1955 emplois entre 1981 et 2001. Il s’agit d’une rupture de la trajectoire économique. Entre 1981 et 2001, le secteur de l’aluminium a éliminé le tiers de ses employés (2 700 postes); le secteur des pâtes et papier a soustrait 20 % de sa main-d’œuvre.⁴

Pour Saguenay, les pertes d’emplois dans le secteur secondaire au cours de cette période sont plus importantes. Le déficit industriel atteignait 2900 emplois entre 1981 et 2001.⁵ Il s’agit d’une perte de 19 % des emplois du secteur secondaire.

Graphique 2 : Évolution de l’emploi 1981-2001 par secteur à Ville de Saguenay



⁴ Marc-Urbain Proulx, Dominic Tremblay, Éric Gauthier, Le repositionnement de Saguenay, Étude commanditée par le CLD de la Ville de Saguenay et Promotion Saguenay, Octobre 2004.

⁵ Idem 2

Devant le phénomène de la modernisation de la production dans la grande industrie, les différents intervenants publics et privés ont entrepris un virage important dans le secteur de la deuxième et troisième transformation de l'aluminium et du bois. Toutefois, même si plusieurs entreprises apparaissent dans ce créneau (aluminium-fil, tube, pièces, etc.), la restructuration n'a pas encore été en mesure de combler toutes les pertes d'emplois de la grande industrie.

Selon Marcelin Joanis et Fernand Martin, le libre-échange et la mondialisation amènent les économies à se spécialiser dans les secteurs industriels où elles présentent des avantages.⁶

Caractérisées par un rôle central des technologies de pointe et des connaissances de haut niveau, les entreprises de la nouvelle économie ont tendance à se concentrer à proximité des centres de production des connaissances et de l'innovation, notamment l'université et les centres de recherche.⁷

En fonction des tendances mentionnées plus haut, les gouvernements et les différents acteurs doivent travailler sur le renforcement des villes par le développement de grappes industrielles spécialisées, par des activités de liaison et de transfert entre les entreprises et les universités et par le parachèvement de la hiérarchie urbaine du Québec.⁸

Constats

- La ville de Saguenay et la région, avec l'aide des gouvernements supérieurs, sont résolument engagées dans le virage industriel, avec la transformation de l'aluminium.

⁶ Marcelin Joanis et Fernand Martin, La dimension territoriale des politiques de développement économique au Québec : enjeux contemporains, CIRANO Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations, février 2005.

⁷ Idem 6

⁸ Idem 6

- Ce virage industriel apparaît porteur d'avenir lorsque placé dans la perspective des nouvelles tendances économiques mondiales que représentent le libre-échange et la mondialisation, les nouvelles technologies de l'information et des communications et l'économie du savoir.
- Reconnue par le gouvernement du Québec comme la vallée de l'aluminium, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean présente d'abord une proximité avantageuse avec la matière première avec la présence d'Alcan, le deuxième producteur d'aluminium primaire en importance au monde. Elle offre aussi de généreux incitatifs, dont les crédits d'impôt sur l'accroissement de la masse salariale. Enfin, la région offre une panoplie d'infrastructures d'envergure, dont des centres de recherche, une main-d'œuvre qualifiée et disponible, des programmes de formation branchés sur les réalités économiques et axés spécifiquement sur la transformation de l'aluminium.⁹
- La région compte en Amérique du Nord la plus grande concentration de chercheurs et d'experts au km², dans le domaine de la transformation de l'aluminium.¹⁰. Cette concentration va tout droit dans les nouvelles tendances de développement (voir description des centres de recherche en annexe).
- La ville et la région offrent toutes les composantes pour entrer dans la croissance et le développement des entreprises de transformation reliées à l'aluminium.
- La mise en place de la route 175 à quatre voies divisées constitue à cet égard une condition importante pour l'implantation de nouvelles entreprises dans ce nouveau secteur et pour attirer la main-d'œuvre spécialisée.

⁹ Prospectus, Société de la vallée de l'aluminium.

¹⁰ Idem 9

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

Tel que mentionné précédemment, la ville de Saguenay entretient des liens socio-économiques avec une zone périphérique d'influence (le nord et le moyen nord du Québec). La mise en service de la route 10 reliant la région au moyen nord permet un accès direct aux différents sites d'aménagement hydroélectrique localisés entre le 50^e et le 55^e parallèle, sur une largeur de 420 km séparant LG1 du bassin de la Caniapiscou¹³.

Cette aire de rayonnement vers le nord et le nord-est permet d'attirer des activités économiques, de drainer des ressources pour les alimenter et aussi de diffuser des services publics et privés, des connaissances, des biens, des soins, de l'information et des ressources monétaires. Il existe un lien naturel et historique avec l'axe de Chibougamau qui conduit, d'une part, à la Baie James et d'autre part, le Mont Otish, le réservoir de Manic et le Labrador. Toute cette vaste zone pénétrée à partir de Saguenay contient un potentiel minier, hydroélectrique, éolien, forestier et récréotouristique.¹⁴

Constats

- Entre 2003-2008, il s'investira environ 3 milliards par année dans cette aire de rayonnement de Saguenay.
- Ces investissements auront des retombées au sein des filières d'entreprises saguenéennes déjà expérimentées dans les types de travaux prévus (barrage, route, construction d'usines, équipements industriels).¹⁵

¹³ Sergieh Moussally, Docteur en économie, Université du Québec à Chicoutimi. Impact économique de la route 10 sur le Saguenay-Lac-Saint-Jean, p. 12.

¹⁴ Proulx, M-U, Tremblay, D et Gauthier, É (2004), Le repositionnement de Saguenay, Étude commanditée par le CLD de la Ville de Saguenay et Promotion Saguenay.

¹⁵ Proulx, M-U et J. Gauthier, J (2003), La filière des équipementiers face aux investissements 2003-2008, rapport du CRDT, UQAC, 58p.

Les principaux projets sont notamment :

- Centrale Toulnaustuc (600 M\$);
 - Projet Péribonka (1 200 M\$);
 - Projet Eastman 1 (1 400 M\$);
 - Projet Eastman 1a (2 100 M\$);
 - Projet Manouane (57 M\$);
 - Usine Alouette (1 400 M\$);
 - Etc.
- Ces travaux devraient augmenter le PIB régional et la circulation des marchandises dans la réserve faunique des Laurentides pour les prochaines années.
- Dans cette perspective du développement de l’hinterland du Saguenay, la route 175 à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides constitue encore une fois un élément important. En effet, ces projets impliquent le transport de la main-d’œuvre et des marchandises qui transiteront par la ville de Saguenay.

1.8 Économie du transport des marchandises

Dans une étude récente portant sur le transport des marchandises au Québec en 1999, le ministère des Transports du Québec nous propose une analyse prospective des grandes tendances et des enjeux aux plans économique, politique et social en ce qui a trait à la dynamique du transport des marchandises au Québec résumée dans le tableau suivant. Il ressort clairement que les facteurs économiques créent une pression à la hausse sur le transport des marchandises par la route.

Zone d'influence

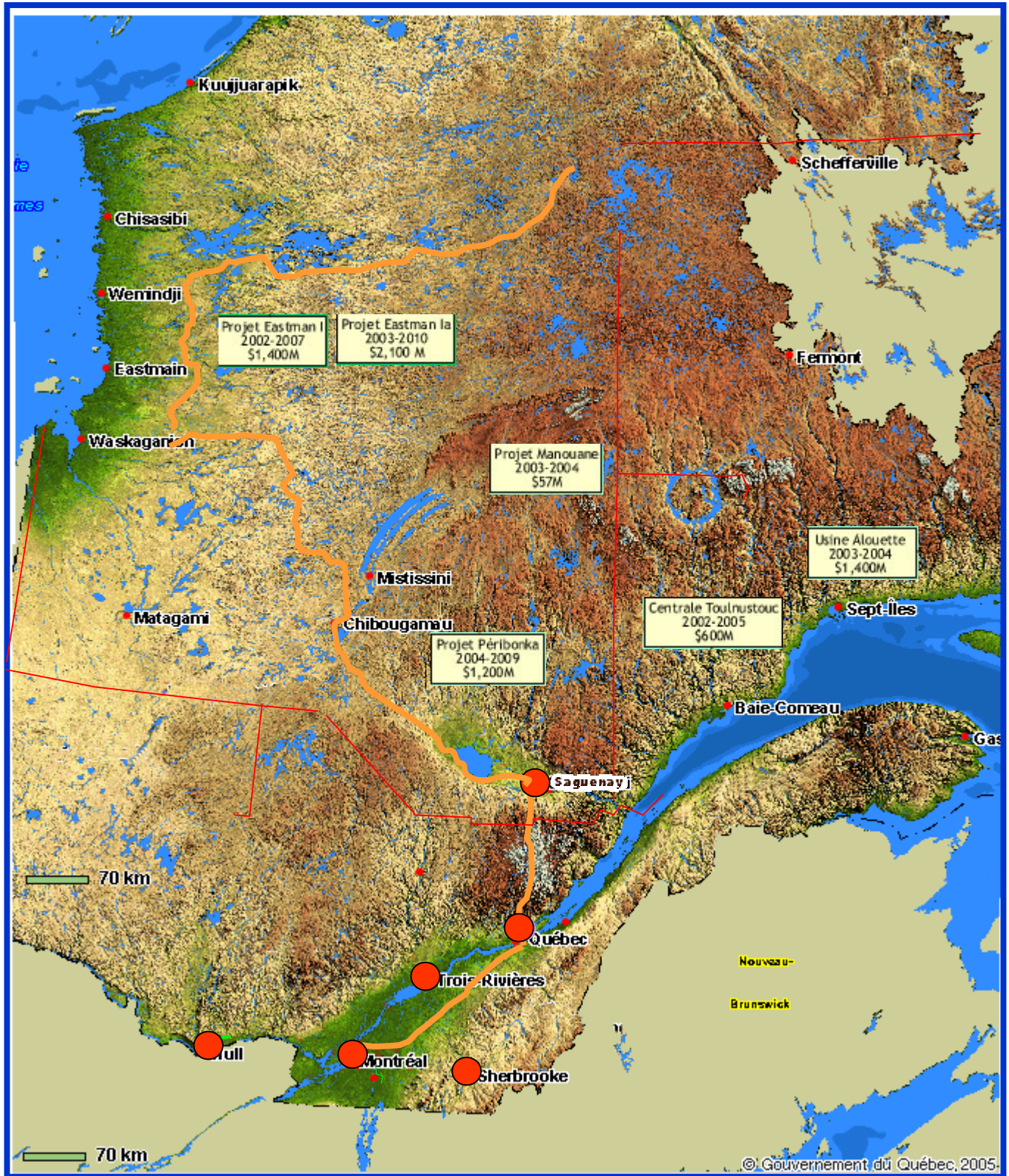


Figure 3

Tableau 6 : Les principaux facteurs de l'environnement économique et impacts sur la demande

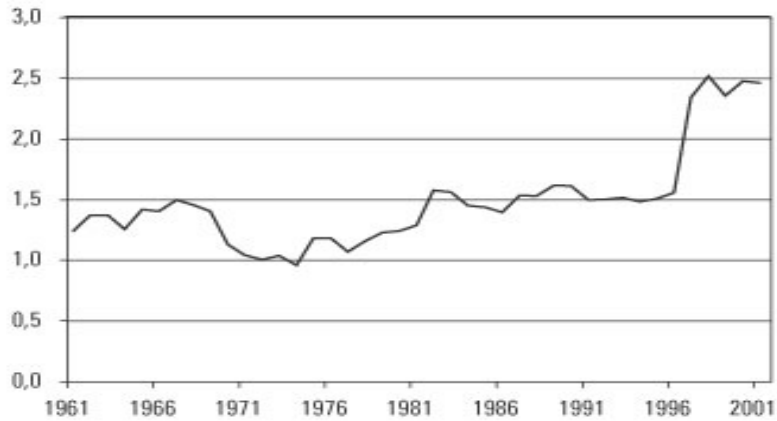
FACTEURS	IMPACTS
<p><u>INTERNALISATION</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Accords commerciaux - Croissance rapide du commerce extérieur 	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnes / km et distance moyenne du trafic international en croissance - Axe Nord-Sud plutôt qu'Est-Ouest
<p><u>CHANGEMENTS STRUCTURELS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tertiariation de l'économie - Un secteur manufacturier : <ul style="list-style-type: none"> - s'appuyant fortement sur les ressources naturelles - avec une importance accrue des industries à haute technologie 	<ul style="list-style-type: none"> - Volume en croissance plus lent - Croissance du tonnage en chiffre absolu (ressources naturelles) - Valeur accrue des mouvements
<p><u>PRATIQUES LOGISTIQUES DES EXPÉDITEURS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Juste-à-temps - Partenariat avec les transporteurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du nombre d'expéditions avec une taille diminuée - Qualité des services de transport recherchée : fiabilité, fréquence et temps de transit

SOURCES :

1) Le transport des marchandises au Québec: problématique et enjeux, Gouvernement du Québec, M.T.Q. , Service du transport ferroviaire et routier des marchandises, Avril 1999, p.4

À cet égard, les données compilées par Statistique Canada démontrent que le transport par camions est devenu la forme dominante du transport terrestre au Canada. Le graphique suivant illustre d'ailleurs que la contribution au PIB du transport par camions a plus que doublée celle du transport ferroviaire.

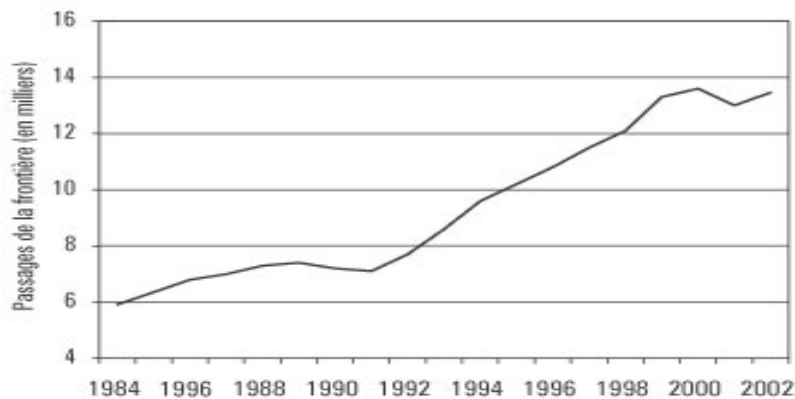
Graphique 3 : Contribution au PIB du transport par camions par opposition au transport ferroviaire



Source : Statistique Canada; contribution au PIB du transport par camions/contribution au PIB du transport ferroviaire. <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/camionnageAuCanada/C2fr.htm>

Parallèlement à ce phénomène, l'industrie du camionnage est devenue vitale pour répondre à la demande croissante des échanges suite à l'adoption de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), comme en fait foi le graphique suivant sur le camionnage transfrontalier.

Graphique 4 : Évolution du camionnage transfrontalier



Source : Transports Canada et Statistique Canada, <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/camionnageAuCanada/C2fr.htm>

De façon générale, l'économie québécoise a toujours été caractérisée par sa grande ouverture sur les marchés extérieurs et à cet égard, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean n'échappe évidemment pas à ce phénomène.

Dans cette perspective (données de Statistique Canada en 1999 et compilées), la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean exporte annuellement environ 1,9 millions de tonnes de marchandises diverses sur les différents marchés du continent nord-américain (Québec : 48,1 % - Canada : 39 % - U.S.A. : 13 %). Inversement, le Saguenay–Lac-Saint-Jean importe sur une base annuelle autour de 1,8 millions de tonnes de marchandises diverses en provenance des différentes régions du continent (Québec : 85,4 % - Canada : 9,79 % - U.S.A. : 5 %). Le principal élément à retenir de ces données statistiques étant que l'économie régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean est davantage tributaire pour ce qui est de ses expéditions de marchandises, des marchés situés à l'extérieur du territoire québécois et la majorité de ces expéditions doit transiter par la route 175.

Les économies du Canada et du Québec sont de grands consommateurs de services de transport, généralement de 25 % à 40 % plus élevé qu'au États-Unis et de loin plus forte que celle des pays d'Europe¹¹. Les principales causes de ces caractéristiques s'expliquent essentiellement par une tertiarisation globale et croissante de l'économie en général. En effet, de 1961 à 1994, la proportion du PIB (produit intérieure brut) imputable au secteur tertiaire est passée de 56,6 % à 72,3 %, alors que celle du secteur manufacturier diminuait de 37 % à 24,6 % et enfin celle du secteur primaire de 6,3 % à 3,1 % au cours de la même période.¹²

¹¹ Ministère des Transports du Québec, Direction du transport ferroviaire et routier des marchandises, in Le transport des marchandises au Québec : problématique et enjeux, Avril 1999, p5

¹² Ministère des Transports du Québec, Direction du transport ferroviaire et routier des marchandises, in Le transport des marchandises au Québec : problématique et enjeux, Avril 1999, p5

On constate, par ailleurs, qu'un certain nombre de tendances lourdes ¹³ caractérise l'évolution actuelle et prévisible du secteur secondaire et manufacturier au Canada et aux États-Unis.

- Productions à intrant technologique plus élevé (économie du savoir) et croissance de la part relative des industries de haute technologie et au dépend des industrie de faible technologie.
- Hausse croissante des productions à plus forte valeur ajoutée et de type immatérielle ou intangible (exemple : technologies de l'information).
- Développement accéléré de la deuxième et troisième transformation des ressources naturelles.
- Diminution concomitante de l'importance relative du transport des matières lourdes et pondéreuses .

Dans l'économie globale d'aujourd'hui, poussée par la concurrence et à la faveur des développements récents dans les technologies de l'information, l'industrie québécoise des transports (les expéditeurs) accorde désormais une importance accrue à la fonction logistique. Les conséquences possibles et prévisibles à terme sur la demande de transport sont multiples et variées ¹⁴ :

- Une diminution de la taille et du volume des marchandises transportées implique des approvisionnements relativement plus fréquents (importations et expéditions à la hausse).
- Des exigences plus élevées en matière de fiabilité, de délais de livraison et de conditionnement des marchandises expédiées.

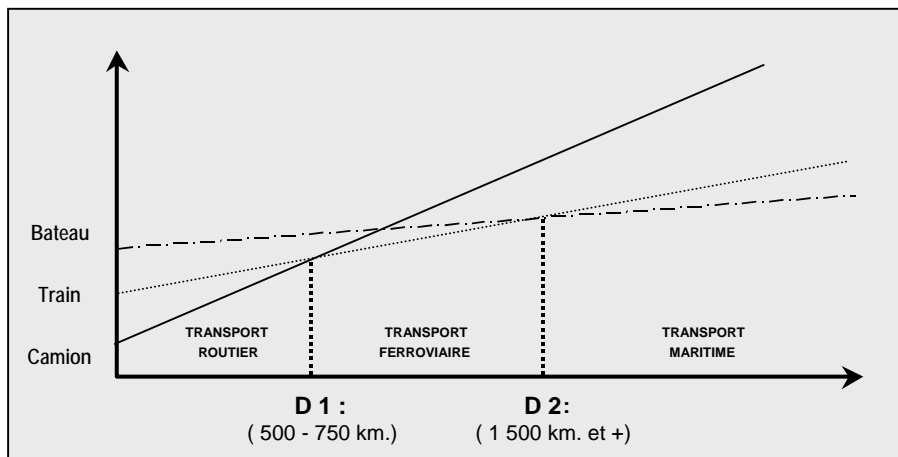
¹³ Idem p.6

¹⁴ Idem p.6

- Une accélération des changements technologiques dans l'industrie du transport des marchandises (exemple : l'avènement du train routier).
- Le développement croissant de la pratique du juste à temps (just in time) et diminution des frais d'entreposage des marchandises (l'entreposage des marchandises se fait maintenant sur routes).
- L'augmentation de la valeur ajoutée des expéditions favorise ainsi le transport par camions sur de plus longues distances. La figure ci-dessous établit un optimum économique entre le coût de transport par unité, les variations de distances et le choix d'un mode de transport approprié. Ainsi, pour le Saguenay–Lac-St-Jean, la distance « D1 500-750 km. » (graphique 5) relativement au transport routier peut varier à la hausse puisque la valeur des marchandises expédiées devrait tendre à croître avec la diversification économique et le virage vers la deuxième et troisième transformation.

Graphique 5 : Coût de transport par unité

Relation entre la distance, les coûts de transport et le choix mondial



SOURCES:

Transport Québec, Copyright 2004 CETI - Direction de la formation continue, Collège François-Xavier

REMARQUE :

Le choix des modes de transport au sein de la chaîne intermodale dépend d'un certain nombre de facteurs dont les plus significatifs sont la nature des biens transportés, les infrastructures et technologies de transport et de transbordement disponibles le long des routes possibles entre l'origine et la destination, leur efficacité et particulièrement, leurs coûts respectifs selon la distance. Il existe une relation entre les coûts de transport qui influence directement le choix d'un mode de transport et l'organisation des systèmes de transport intermodal. Cette relation, présentée par la figure ci-dessus, permet de comprendre pourquoi le transport routier est utilisé pour des courtes distances, le transport ferroviaire pour des distances moyennes et le transport maritime pour de longues distances. À partir de D1, il devient plus rentable d'utiliser le transport ferroviaire que le transport routier, tandis qu'à partir de D2, le transport maritime devient plus avantageux. Le point D1 est généralement situé entre 500 et 750 km. du point de départ, alors que D2 avoisine les 1500 km.

À l’instar des considérations précédentes, les nouvelles exigences en matière de transport (rapidité, souplesse et fiabilité) vont de plus en plus favoriser le camionnage pour le transport des marchandises à l’échelle régionale et continentale, tandis que le réseau ferroviaire favorise surtout le transport de produits pondéreux (lourds et vrac) sur de plus longues distances. Le train assure ainsi la partie terrestre des mouvements de transport intercontinentaux de marchandises, les infrastructures de transport maritime servant essentiellement à soutenir le commerce extérieur.

Constats

- Les facteurs économiques créent une pression à la hausse sur le transport des marchandises par la route. Ce dernier est d’ailleurs devenu la forme dominante du transport terrestre au Canada;
- Le transport routier répond très bien aux exigences plus élevées en matière de fiabilité, de délais de livraison et de conditionnement des marchandises.
- L’économie du Saguenay–Lac-St-Jean est résolument orientée vers une économie nécessitant un transport routier performant.
- La route 175 constitue le lien routier le plus important avec les partenaires économiques de la région et la mise en place de la route à quatre voies divisées répond très bien aux nouvelles exigences de l’économie du transport.

Deuxième volet
La 175 - une route nationale inadéquate



La route 175 fait partie du réseau routier supérieur du ministère des Transports. Elle a comme vocation de relier la ville et la région aux centres urbains de la vallée du Saint-Laurent. La route 175 constitue l'axe de communication névralgique pour le développement et l'économie de la ville.

2.1 Une route qui ne répond pas aux besoins de la population

Sur la base de l'importance socio-économique de Saguenay et de son rôle dans la hiérarchie urbaine du Québec, il est clair que la route 175 à deux voies ne répond pas aux besoins de la ville.

De plus, cette route à deux voies ne répond pas aux aspirations de la population québécoise qui désire emprunter des routes modernes et sécuritaires. La route 175 projette une image de corridor routier à risque élevé d'accidents. La sécurité de cette route a été longtemps mise en cause dans plusieurs accidents mortels, particulièrement lors de la saison hivernale.

Le sondage réalisé par la firme SOM (Sagamie) en 1990-1991 dans le cadre de l'étude du Groupe LCL « Étude d'opportunité d'amélioration des routes 175 et 169 » traduit bien la perception des usagers par rapport à cette route au niveau de la sécurité, de son utilisation et de la contrainte au développement économique. Le sondage a été réalisé auprès d'usagers résidant au Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la région de Québec et des autres régions du Québec.

Constats

➤ ***En ce qui a trait à la sécurité :***

- 63 % des usagers du Saguenay–Lac-Saint-Jean considèrent la route non sécuritaire;
- 74 % des usagers de la région de Québec considèrent la route non sécuritaire;
- 50 % des usagers des autres régions considèrent la route non sécuritaire;
- Parmi ces usagers, une partie importante considère la route carrément dangereuse.

➤ En ce qui a trait à l'utilisation de la route :

- Le sondage indique que plus les citoyens utilisent la route, plus ils sont conscients des dangers et s'empêchent de l'emprunter à certaines périodes, ainsi :
 - 60 % des usagers du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'empêchent d'utiliser la route à certaines périodes;
 - 47 % des usagers de la région de Québec s'empêchent d'utiliser la route à certaines périodes;
 - 30 % des usagers des autres régions du Québec s'empêchent d'utiliser la route à certaines périodes;
- 94 % des usagers s'empêchent parfois de traverser la réserve faunique des Laurentides en hiver.

➤ En ce qui a trait à la contrainte au développement économique :

- 87 % des usagers du Saguenay–Lac-Saint-Jean considèrent la route comme une contrainte au développement économique de la région;
- 78 % des usagers de la région de Québec considèrent la route comme une contrainte au développement économique de la région;
- 64 % des usagers des autres régions considèrent la route comme une contrainte au développement économique de la région.

2.2 Une route nationale déficiente

La perception de la population d'identifier la route 175 comme une route dangereuse est juste et appropriée. En effet, l'étude d'impact déposée par le ministère des Transports a formellement identifié des déficiences importantes quant aux caractéristiques géométriques de la route 175.

Ces déficiences sont les suivantes :

➤ *Courbes sous-standards*

En fonction d'une vitesse de 90 km/h, la route 175 comporte trois courbes sous-standards. En augmentant la vitesse à 110 km/h, la vitesse pratiquée dans la réserve faunique des Laurentides, le nombre de courbes sous-standards est de 31.

➤ *Largeur des voies*

Toutes les voies de circulation et voies auxiliaires devraient être légèrement élargies pour atteindre la largeur requise de 3,7 et 3,5 m respectivement.

➤ *Largeur des accotements*

Les accotements de la route 175 devraient être élargis d'environ 0,3 mètre à 1 mètre à plusieurs endroits.

➤ *Pentes critiques*

Les pentes critiques sont caractérisées par des pentes trop longues et trop raides qui entraînent le ralentissement du véhicule lourd et cause un ralentissement sur la route. L'étude d'impact indique 15 pentes critiques. Les voies lentes dans les secteurs de pentes critiques sont trop courtes et devraient être prolongées.

➤ *Zone de dépassement et visibilité au dépassement*

Pour répondre à la norme, la longueur des zones de dépassement d'une section de route doit être supérieure à 60 % de la longueur totale de la section. Selon les analyses, plusieurs sections de la route ont des pourcentages inférieurs à la norme. De plus, l'analyse de la visibilité de 530 mètres pour une vitesse de 110 km/h a démontré des déficiences sur l'ensemble du tracé.

➤ *Pente de talus*

Les pentes de talus de la route sont déficientes sur l'ensemble du tracé par rapport aux nouvelles normes du Ministère. Une intervention à ce niveau impliquerait une correction majeure du drainage de la route (déplacement des fossés, allongement des ponceaux, coupes de roc importantes, etc.).

Constats

- Les déficiences géométriques provoquent naturellement des diminutions de la vitesse, ce qui entraîne des problèmes à l'écoulement de la circulation et des restrictions à la liberté de manœuvre (véhicules qui se suivent en ligne). Le conducteur vit, en traversant la réserve faunique des Laurentides, des sentiments d'inconfort, d'insécurité et d'impatience.
- Ces zones de perturbation que l'on rencontre sur l'ensemble du tracé amènent naturellement les conducteurs à effectuer des manœuvres dangereuses. Ces situations deviennent de plus en plus problématiques avec le vieillissement de la population du Québec.

2.3 Une route dangereuse

Le relevé des accidents indique que la route 175 est dangereuse. Le tableau qui suit présente le nombre d'accidents dénombré par période de cinq ans.

VENTILATION DES ACCIDENTS ROUTIERS SUR LA ROUTE 175 (Km 84 à km 227) TOUTES CATÉGORIES D'ACCIDENTS

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	

SOURCES :

Données agrégées et validées, Transports Québec, Direction du Saguenay / Lac-Saint-Jean-Chibougamau
Données extraites du site internet du BAPE / Québec, Projet d'amélioration de la Route #175
Compilations spéciales, Gille Tremblay M.A. Analyste, Service du GUAT, Ville de Saguenay, Mai 2005.

Constats

- 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.

2.4 La circulation lourde

En comparant les données du volume de camions sur la route 175 compilées par le MTQ à celles évaluées par KPMG et AGRA Monenco Québec pour l'ensemble des routes nationales, il ressort que sur la route 175, le débit du camionnage est le double de ce qu'on retrouve ailleurs au Québec, soit 1170 camions par jour en moyenne sur la route 175 contre 621 sur l'ensemble des routes nationales (en moyenne).

Selon les données du MTQ, le transport lourd représente 23,4 % de la circulation totale sur la route 175. Ce fort volume de circulation de camions aggrave considérablement les caractéristiques déficientes de la route (précitées).

À cette problématique, s'ajoute le fait que la route 175 s'inscrit dans une unité géographique très particulière à savoir :

- Climat difficile (brume, pluie, neige).
- Relief important avec des côtes abruptes.

Le Ministère évalue ses routes selon des grilles d'analyse à plusieurs critères afin d'établir des niveaux de service. La circulation lourde importante et le contexte géographique de la route 175 apparaissent difficiles à évaluer dans ces standards.

Dans l'optique de l'accroissement du transport des marchandises (voir point 1.7 du présent document), il y aurait lieu de se questionner sur le réel niveau de service de la route et l'atteinte possible de conditions d'opération déficientes (près ou au-dessus de la capacité) dans un avenir rapproché.

Constats

- 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.
- Il y a lieu de se questionner sur le réel niveau de service de la route compte tenu de l'importance que prendra le transport des marchandises.

Troisième volet
La solution - la route 175 à quatre voies divisées



TROISIÈME VOLET : LA SOLUTION - LA ROUTE 175 À QUATRE VOIES DIVISÉES

Le concept de la route 175 à quatre voies divisées répond aux objectifs de la ville et au rôle qu'elle doit jouer en terme de structuration du développement. Avec cet investissement et cette infrastructure routière, Saguenay pourra contribuer davantage à l'économie du Québec.

Afin de démontrer la pertinence du projet de la route 175 à quatre voies divisées proposé par le ministère des Transports, des éléments d'évaluation sont définis en fonction de trois dimensions du développement durable soit : environnementale, sociale et économique.

3.1 Dimension environnementale

Il importe dès le départ de souligner que la route 175 a été construite à une époque où les normes environnementales étaient beaucoup moins exigeantes. Elle présente donc actuellement plusieurs lacunes environnementales, et en ce sens, plusieurs travaux seraient nécessaires pour atténuer ces impacts. De plus, cette route nécessite des correctifs importants sur l'ensemble du tracé, ce qui entraînerait également des impacts environnementaux.

En ce qui concerne le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées, il est évident que des travaux de cette envergure entraînent des impacts environnementaux. Toutefois, selon l'étude du Ministère, les impacts potentiels du projet sont majoritairement de faible importance.

De plus, et c'est ce qui est le plus important, les mesures d'atténuation proposées viendront contrôler et diminuer ces impacts négatifs.

À ce titre, nous aimerions souligner trois mesures d'atténuation prévues particulièrement intéressantes qui représentent à notre point de vue des gains environnementaux:

- Le contrôle de l'érosion (stabilité des talus), ce qui entraîne un contrôle de la mise en eau de sédiments par la mise en place de façon systématique de mesures telles barrières géotextiles, bermes filtrantes, bassins de sédimentation, l'aménagement de fossés de captation en crête de talus.
- Les travaux vont protéger davantage les lacs réservoirs d'approvisionnement en eau dans la zone d'étude.
- Les travaux de terrassement des bandes riveraines (remblai et déblai) sont suivis d'un réaménagement de ces bandes riveraines par le reboisement, l'adoucissement des pentes, l'arrondissement de leur raccordement aux rives naturelles et la stabilisation.
- La restauration des sites perturbés existants avec la terre végétale et le reboisement éliminant les cicatrices dans le paysage (réutilisation de la terre végétale des travaux d'excavation).
- L'aménagement d'une route qui s'harmonise avec les contours des formes naturelles du relief du paysage environnant par l'adoucissement des pentes de talus.

Il est entendu que la construction d'une route à quatre voies, qui répond à la demande croissante du trafic routier, devrait avoir un certain impact sur la pollution atmosphérique. Cependant, l'adhésion du Canada au protocole de Kyoto devrait être porteur d'évolutions technologiques pour l'industrie du transport (automobile et camion). La route 175 ne peut être considérée à cet égard comme un élément significatif des enjeux en cause.

Constats

- 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.
- La route actuelle nécessite plusieurs réaménagements pour répondre aux normes du Ministère pour une route de niveau national. Ces aménagements auront également des impacts sur l'environnement (réaménagement des courbes, ajout de voies de circulation, réaménagement des talus, etc.). De plus, les tronçons de la route 175 qui ne feront pas l'objet de réaménagement présentent également certains problèmes environnementaux qui ne feront pas l'objet de ces mesures particulières de protection et de mitigation.
- Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées est donc une opportunité d'appliquer les nouvelles mesures environnementales de façon systématique sur l'ensemble du tracé. De plus, ces mesures environnementales s'inscrivent dans un projet global de développement et d'occupation du territoire québécois.

3.2 Dimension sociale

La dimension sociale est définie comme étant l'accessibilité, la sécurité des citoyens et l'équité entre les villes.

A. Accessibilité de la région et du territoire québécois

Le territoire québécois est immense et les populations qui l'habitent sont relativement dispersées. Dans un contexte où justement l'intégration continentale nord-sud des économies locales et régionales devient une absolue nécessité et même pour ainsi dire une question de survie pour l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean, l'État québécois doit donc impérativement s'acquitter

de sa mission sociale. Laquelle mission consiste d'abord pour le gouvernement du Québec à s'assurer de l'équité d'accès sociale et territoriale des chances pour tous les citoyens, en ce qui a trait :

- D'une part, à la desserte de l'ensemble des territoires régionaux en ce qui concerne l'accès du citoyen aux biens et services.
- D'autre part, à une juste répartition des investissements publics en matière d'infrastructures pour le transport des marchandises.

Le sondage réalisé par la firme SOM (Sagamie) en 1990-1991, dans le cadre de l'étude du Groupe LCL « Étude d'opportunité d'amélioration des routes 175 et 169 », traduit bien la perception des usagers par rapport au projet de réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées.

Constats

- Selon le sondage réalisé par le Groupe LCL, la population considère que la route à quatre voies divisées permet de réduire l'isolement du Saguenay–Lac-Saint-Jean:
 - 91 % des usagers du Saguenay–Lac-Saint-Jean considèrent que la route à quatre voies divisées permettra de réduire l'isolement du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
 - 93 % des usagers de la région de Québec considèrent que la route à quatre voies divisées permettra de réduire l'isolement du Saguenay–Lac–Saint-Jean.
 - 77 % des usagers des autres régions considèrent que la route à quatre voies divisées permettra de réduire l'isolement du Saguenay–Lac–Saint-Jean.

- Selon le sondage, si la route 175 était plus sécuritaire, les usagers du Saguenay-Lac-Saint-Jean utiliseraient en moyenne 6,9 fois de plus, ceux de la région de Québec 4,4 fois de plus et ceux des autres régions 2,6 fois de plus. Selon l'étude, les usagers estiment qu'ils doubleraient le nombre de leurs déplacements dans la réserve faunique des Laurentides. Les motifs de déplacement seraient encore, par ordre d'importance, la visite de parents et amis, tourisme et loisirs, travail et affaires.

B. Sécurité

La sécurité de la route constitue certainement un critère important à considérer dans le choix de l'infrastructure à mettre en place. L'étude d'impact démontre que le réaménagement à quatre voies divisées représente la solution aux problèmes de sécurité sur la route 175.

Constat

- 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.

C. Intégration à l'organisation territoriale du Québec

Les connexions et les maillages entre les principaux pôles urbains du Québec représentent depuis près d'un demi-siècle un enjeu important. La route 175 qui relie Saguenay à Québec constitue toutefois le maillon faible de cette chaîne reliant les principaux pôles urbains. Toutes les villes urbaines importantes du Québec sont reliées par un réseau autoroutier sauf Saguenay.

Constats

- Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées s'inscrit dans une perspective d'aménagement, de développement et d'occupation du territoire québécois.
- Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées permet et facilite les échanges des marchandises et des personnes entre Saguenay, les autres pôles urbains et le marché nord-américain.

D. Équité

La fonctionnalité de la route 175 a été analysée en fonction de la population qu'elle dessert et du PIB produit sur son territoire. Le résultat de cette observation démontre que la ville de Saguenay est isolée des autres centres urbains du Québec. Toutes les villes du Québec de plus de 100 000 habitants sont desservies par un réseau autoroutier depuis déjà plusieurs décennies. De plus, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean présente un PIB parmi les plus importants du Québec.

Constat

- Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées est équitable et permet de mettre toutes les villes et régions similaires sur le même niveau en terme de desserte routière.

3.3 Dimension économique

La dimension économique est définie comme l'impact du projet sur le développement de la ville, de la région et du Québec. Les effets d'entraînement du réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées peuvent être de plusieurs natures.

A. Amélioration de la rentabilité des entreprises existantes

Selon l'étude sur les impacts économiques du réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées, réalisée en février 2005 par le Consortium groupe conseil GENIVAR et TECSULT, 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 ». L'estimation de l'augmentation annuelle du nombre d'emplois dans les autres secteurs de l'économie serait de 49.

Constats

- La route à quatre voies divisées permettrait une réduction annuelle des coûts d'opération des entreprises de l'ordre de 37,8 M\$ qui se traduirait par la création d'environ 97 nouveaux emplois par année.
- Le projet de réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées est profitable économiquement pour la région et la ville.

B. Rendre plus attrayante la ville pour de nouvelles entreprises

Selon un sondage, les usagers croient que la route 175 à quatre voies divisées contribuerait à l'accroissement de l'activité économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean :

- 91 % des usagers du Saguenay-Lac-Saint-Jean considèrent que la route à quatre voies divisées contribuera à l'accroissement économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.
- 89 % des usagers de la région de Québec considèrent que la route à quatre voies divisées contribuera à l'accroissement économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.
- 87 % des usagers des autres régions considèrent que la route à quatre voies divisées contribuera à l'accroissement économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

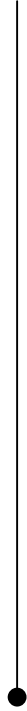
Cette perception est confirmée par l'étude sur les impacts économiques du réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées, réalisée en février 2005 par le Consortium groupe conseil GENIVAR et TECSULT. Cette étude identifie cinq mécanismes par lesquels des améliorations à l'infrastructure routière contribuent à accroître le développement économique.

Ces mécanismes sont :

- **Coûts de transport des produits** - un réseau routier performant réduit les coûts de distribution.
- **Aire de marché** - un réseau routier adéquat permet une gestion plus juste des inventaires et des délais de livraison.
- **Coût de transport des personnes** – fluidité du transport des personnes.
- **Accès à l'emploi.**
- **Qualité de vie** – un réseau routier adéquat a un impact sur la qualité de vie.

Encore une fois, le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées représente la meilleure option pour augmenter la structure d'accueil de la ville et de la région et favoriser l'implantation de nouvelles entreprises dans les nouveaux créneaux de développement.

Conclusion



CONCLUSION

Le 22 août 2002, les gouvernements du Québec et du Canada confirmaient leur engagement dans le projet d'amélioration de la route 175 en une route à quatre voies divisées entre l'autoroute 73 et la ville de Saguenay. Ce projet était alors désigné comme étant une priorité immédiate dans le contexte du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, dans la mesure où le projet permettrait de stimuler l'économie de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, de réduire les risques d'accidents et de favoriser une plus grande fluidité de la circulation.

Avec un projet de cette importance, la notion de développement durable est incontournable pour la population et les pouvoirs publics en général. Pour nous, le caractère global et intégré qu'exige le développement durable permet de placer le débat actuel de la route 175 dans sa véritable perspective, à savoir :

- 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.

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

Tout projet de correction de la route actuelle est inapproprié. De plus, devant l'ampleur d'un tel projet de correction, on peut soumettre comme hypothèse que les coûts dépasseraient largement les 200 millions de dollars et, à moins d'indication contraire, les coûts pour ces travaux de réfection seraient assumés exclusivement par le gouvernement du Québec.

Or, selon le niveau de service acceptable, la route exigera quand même un réaménagement à quatre voies divisées à court terme.

Dans ce contexte, des investissements dans des solutions de correction des déficiences de la route actuelle représenteraient des choix qui iraient à contre sens du développement durable puisque les investissements doivent répondre aux besoins de la population actuelle et aux générations futures.

Le projet déposé par le ministère des Transports répond à ces besoins.

Annexes



Importante dimension socio-économique

- Population importante à l'échelle du Québec.
- 15 165 emplois (22,2 %) dans le secteur secondaire en 2001.
- 51 535 emplois (75 %) dans le secteur tertiaire dont une large gamme d'entreprises et d'établissements de commerce, de finances, de services aux entreprises, de transport, d'hôtellerie, de loisir, etc. Plus d'un millier d'ingénieurs exercent leur métier dans les entreprises et les cabinets privés.
- Importance de la ville sur la scène économique, politique et sociale au Québec.

Infrastructures complètes et très développées

- **Aéroport de Bagotville;**
- **Administration portuaire du Saguenay** reconnue comme 17 autres administrations portuaires au Canada, comme une Administration portuaire canadienne;
- **Université du Québec à Chicoutimi** - On y retrouve 6 500 étudiants et environ 1 000 employés. L'UQAC a un rayonnement national. Elle possède quatre points de services à l'extérieur de Chicoutimi, soit Sept-Îles, La Malbaie, Alma et Saint-Félicien. Son rayonnement atteint aussi 30 municipalités autochtones québécoises via le Centre d'études amérindiennes, qui assure la formation des maîtres dans ces communautés. Elle possède également une expertise particulière relativement au dégivrage des lignes électriques à haute tension, et accueille le seul laboratoire nord-américain accrédité par des compagnies comme Boeing et Air Canada relativement au dégivrage des ailes d'avion;
- **Cégep de Jonquière** - Le Cégep de Jonquière compte environ 700 employés et 3 600 étudiants¹⁵. Il est le seul à offrir le programme "Arts et technologie des médias". Il offre des programmes tels que chimie industrielle, génie industriel, génie mécanique et assainissement et sécurité industrielle. Dans le domaine de l'industrie de pointe, le Cégep possède un centre de production automatisée, il a des liens administratifs avec le Centre national d'animation et de design à Québec (NAD, infographie et animation par ordinateur) et il est aussi impliqué au niveau du Centre de Haute Technologie de Jonquière.

¹⁵ Référence : Bureau du registraire, avril 2000.

- **Cégep de Chicoutimi** - Le Cégep de Chicoutimi compte 535 employés et 3 135 étudiants¹⁶. Il est reconnu pour ses technologies du secteur de la santé, de bureautique et d'informatique et pour son programme "Pilotage d'aéronefs", dont la formation pratique a lieu à l'aéroport de Chicoutimi/St-Honoré. Enfin, en vertu d'une entente avec le Conservatoire de musique de Chicoutimi, le Cégep accueille des étudiants qui font des études collégiales en musique.
- **Réseau de la santé et de services sociaux** - La ville comprend trois réseaux, soit celui de Chicoutimi (2 300 employés), celui de Jonquière (1 150 employés) et celui de La Baie (600 employés). Il comprend également trois CLSC, soit celui du Fjord à La Baie (90 employés), le CLSC de la Jonquière (... employés) et le CLSC du Grand Chicoutimi (200 employés). Le réseau est complété par des centres d'accueil, des foyers d'hébergement, etc.¹⁷. Le centre hospitalier de la Sagamie a une double mission de centre hospitalier de soins généraux et spécialisés ainsi que de centre hospitalier de soins psychiatriques. De plus, le centre a une vocation régionale au niveau des ultraspécialités médicales.

Localisation spatiale prometteuse pour le futur développement

- Proximité et accès au marché nord-américain;
- Multiples réseaux de transport qui mettent en valeur cette localisation (route, train, maritime);
- Liaison maritime directe avec les marchés de matières premières et d'exportation outre-Atlantique;
- Accès aux ressources naturelles du centre et du nord du Québec.

Marchés

- Marché local – 200 000 habitants;
- Marchés très proches :
 - Rayon de 200 km – 1,3 millions d'habitants;
 - Rayon de 400 km – 5,5 millions d'habitants;
- Marchés facilement accessibles :
 - Rayon de 1000 km ou moins de 15 heures de transport par route – 75,5 millions d'habitants.

Main-d'œuvre et ressources humaines

- Main-d'œuvre qualifiée abondante et disponible dans les grandes industries;
- Main-d'œuvre disponible et apte à être formée dans les secteurs et métiers modernes et de la haute technologie.

¹⁶ Référence : Bureau du registraire, février 2000.

¹⁷ Référence : Régie régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean, 1999 et 2000.

Industrie actuelle, principale base de développement et de la création d'emplois

- Des grandes industries de production dont l'entreprise Alcan, le deuxième producteur d'aluminium primaire en importance au monde. On retrouve trois usines sur le territoire de la ville. Alcan a également construit à Alma le plus important complexe de production d'aluminium primaire en Amérique du Nord. La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est responsable d'environ 48 % de la production québécoise d'aluminium primaire et de 5 % de la production mondiale, soit 1 065 000 tm. Alcan emploie environ 6 500 personnes dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean dont plus de 4 000 à Saguenay;
- Des filières industrielles appartenant aux secteurs à technologie moderne et en voie d'une croissance rapide, soit : premièrement, la production métallique, l'usinage et la machinerie et deuxièmement, la métallurgie et la 2^e transformation des métaux métallurgiques.

Les infrastructures de recherche sont les suivantes :

➤ Centre des technologies de l'aluminium (CTA)

Constituant du Conseil national de recherches du Canada (CNRC), ce nouveau centre regroupera jusqu'à 80 employés dont 60 scientifiques qui aideront les entreprises à maîtriser les technologies liées à la transformation de l'aluminium.

➤ Centre québécois de recherche et de développement de l'aluminium (CQRDA)

Le CQRDA a pour mission de contribuer à accroître les retombées économiques en soutenant activement le maillage entre les établissements d'enseignement et les PME, de même qu'entre les entreprises reliées à la production et à la transformation de l'aluminium par l'entremise de ses activités de liaison, de veille et de R&D afin de réaliser un transfert efficace des connaissances, des savoir-être et des nouvelles technologies.

➤ Centre de recherche et de développement d'Arvida (CRDA)

Les activités de recherche de ce centre privé d'Alcan portent sur les matières, l'électrolyse, le traitement du métal, les contrôles analytiques et le recyclage. Ce centre collabore aussi avec des équipementiers de l'industrie. Le CRDA est considéré comme le plus important centre de recherche privé au monde dans le secteur de l'aluminium. Il emploie environ 215 chercheurs et techniciens.

Alcan a annoncé le 20 avril 2005, un investissement de 3,5 millions pour l'installation d'un laboratoire de fonderie et d'une usine pilote d'extrusion de profilés et autres pièces en aluminium. Les activités de ces deux nouveaux laboratoires sont résolument orientées vers la 2^e et 3^e transformation de l'aluminium.

➤ Chaires industrielles sur les technologies de l'aluminium Université du Québec à Chicoutimi

Chaire industrielle sur l'ingénierie des procédés (CHIP) – Chaire industrielle relative à la solidification et à la métallurgie de l'aluminium (CISMA)- Chaire GM-CRSN sur la technologie avancée des métaux légers pour les applications de l'automobile (TAMLA).

➤ Centre universitaire de recherche sur l'aluminium (CURAL)

Assure le regroupement stratégique de la recherche sur l'aluminium à l'UQAC.