

Une enquête réalisée par le ministère des Transports, à la fin des années 90, démontre que 85 % des produits qui quittent la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean se dirigent vers le centre et le sud du Québec, donc, dans un rayon de moins de 750 km. Le transport routier devient ainsi le mode de transport le plus compétitif et le mieux adapté pour répondre aux besoins des entreprises.

La route 175 actuelle, compte tenu de sa configuration, ferme en moyenne 6 fois par année, pour des périodes allant de 1 à 12 heures, avec une moyenne de 3 h 30. Les risques associés à ces fermetures ponctuelles constituent un élément négatif pour l'implantation d'une entreprise. Aucune entreprise ne peut évidemment se permettre une incapacité de livrer à temps la marchandise, auprès de ses marchés, de ses clients ou de ses fournisseurs. La diversification et la reconversion industrielle du Saguenay–Lac-Saint-Jean sont axées principalement sur l'intensification des activités de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> transformation, où la tendance de production « just in time » impose des exigences spécifiques au plan de la logistique de transport et de distribution. L'amélioration du lien routier Saguenay–Québec sera un élément déterminant pour atteindre des résultats économiques régionaux positifs, au cours des prochaines années.

### ***Des modes de transport sécuritaires et des impacts positifs sur les perceptions***

La sécurité des déplacements et l'amélioration conséquente des perceptions constituent des enjeux importants dans la justification du projet de construction d'une route à 4 voies divisées, sur la route 175, dans la Réserve faunique des Laurentides. Selon les estimés du ministère des Transports, le projet contribuerait à réduire considérablement le nombre d'accidents. En effet, on prévoit réduire de 57,5 % le nombre total d'accidents par année. Les accidents mortels diminueraient de 92 %, les accidents avec blessé grave de 67 % et les accidents avec blessé léger et dommages matériels seulement, d'environ 56 %. Les hypothèses sur lesquelles reposent ces résultats sont les suivantes : l'ensemble des accidents de type « collision frontale » serait éliminé, les accidents causés pas la faune seraient réduits de 50 % et les accidents de type « perte de contrôle » seraient réduits de 50 %.

Le ministère des Transports, dans son étude des impacts sur le développement économique, présente des scénarios de bénéfices économiques associés à la réduction de l'insécurité routière, auxquels nous souscrivons entièrement. L'amélioration de la perception de sécurité face à la route, conséquente à l'aménagement du 4 voies divisées et à la réduction significative des accidents, est un aspect important qui nous permet aussi d'envisager d'autres bénéfices économiques.

Nous avons consulté une enquête de perception, des routes 169 et 175, réalisée par le ministère des Transports. On pourrait croire, en comparant ces résultats, que la perception de sécurité a fortement augmenté entre 1991 et 1998. Or, les publics sondés sont tout à fait différents, ce qui rend difficilement comparables les résultats.