

Mémoire

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042

du

**Conseil central des
Syndicats nationaux**

du



présenté à la

Commission du BAPE

sur les Projets

d'amélioration de la route 175**Mai 2005**

Version corrigée

Introduction

Le Conseil central des syndicats nationaux du Saguenay — Lac-Saint-Jean (CSN) est une organisation syndicale représentant plus de 15 000 travailleuses et travailleurs répartis au sein de 200 syndicats des secteurs public, parapublic et privé.

Bien implanté dans son milieu, le conseil central tire son origine du premier syndicat catholique fondé en 1907 par les travailleurs de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi, aidés de monseigneur Eugène Lapointe. C'est donc ici qu'est né le syndicalisme au Québec, il y aura bientôt 100 ans.

Cette implication dans le milieu régional depuis près d'un siècle fait en sorte que le conseil central est fortement préoccupé par la situation économique des travailleurs, syndiqués ou non, et du bien-être de la population en général. C'est pourquoi il se sent interpellé par le présent exercice visant à déterminer la pertinence de réaliser une route à quatre voies divisées entre Saguenay et Québec.

Lien précieux

La route 175 a été inaugurée il y a à peine 50 ans. À l'époque, elle a permis au Saguenay – Lac-Saint-Jean de faire un grand pas en avant en raccourcissant le trajet vers Québec qui, autrefois, devait passer par Charlevoix.

Au long de ces années, la route a subi plusieurs améliorations par la mise aux normes de nombreuses côtes et courbes et par l'ajout d'une troisième voie, notamment dans les montées, pour permettre le dépassement du trafic lourd.

Malgré ces travaux toutefois, le lien actuel ne correspond plus aux besoins de la région. Le fait que les voies opposées ne sont pas séparées par une zone tampon (fossé ou terre-plein) fut à l'origine de nombreuses collisions frontales souvent mortelles. Au fil des années, ces accidents ont eu des conséquences de plus en plus grandes sur l'économie régionale à plus d'un titre :

Qui ne se souvient pas du surnom de « boulevard des coroners » donné à la 175 ? Cette étiquette accolée au seul lien routier direct avec la région a, encore aujourd'hui, des impacts énormes sur le tourisme, les gens hésitant à emprunter cette route pour venir découvrir notre belle région.

Même les habitants du Saguenay – Lac-Saint-Jean, qui sont habitués d'y circuler, craignent pour la vie de leurs enfants lorsqu'ils doivent aller étudier ou travailler à l'extérieur.

Mais au-delà des perceptions, les faits parlent par eux-mêmes :

Selon les chiffres fournis par le promoteur, les accidents mortels sont en hausse depuis 1993, passant de 1,6% à 2% du total des accidents répertoriés, et la principale cause des morts sur la 175 résulte de collisions frontales. Il y a eu 25 accidents mortels au cours de la période de 2000 à

octobre 2004 et on estime à 3,4 M \$ la perte économique pour chacun de ces décès.

De plus, ces dernières années, les méthodes d'enquête de la Sûreté du Québec font en sorte que la route reste fermée de nombreuses heures (de 4 à 8 heures) lorsqu'il y a un accident grave. Imaginez la situation pour les très jeunes bébés ou les personnes âgées l'été lorsqu'il fait très chaud ou l'hiver à - 20°C!

En plus de causer des inconvénients majeurs à l'économie régionale par les retards que cela engendre pour la livraison des quelques 13 millions de tonnes métriques de marchandises qui y transitent chaque année, la région se trouve alors isolée en cas d'événements de force majeure. On n'a qu'à penser à ce qui surviendrait si une ambulance était incapable de transporter un malade qui a besoin de soins ultra spécialisés dans un centre hospitalier de Québec alors que les conditions météorologiques ne permettent pas son transport par aéronef.

Toujours selon les chiffres du promoteur, la route ferme six jours en moyenne par année en raison de la neige, du verglas ou des accidents et la tendance est à la hausse avec 10 jours de fermeture en 2003 et 11 en 2004. Il y a quelques mois, en novembre dernier, une collision frontale entre deux camions remorques a dégénéré en carambolage. Trois personnes ont perdu la vie, une autre fut blessée gravement, et le « parc » est resté fermé une demi-journée.

Sécurité

Il est évident que l'aménagement d'une route à quatre voies divisées ne fera pas en sorte qu'il tombera moins de neige l'hiver et que les orignaux disparaîtront de la réserve faunique. Cependant, il permettra de limiter les impacts que ces deux facteurs auront sur la sécurité des automobilistes.

En évitant les collisions frontales lors des pertes de contrôle, la route à quatre voies divisées améliorera les chances de survie des automobilistes. De plus, elle ne les obligera plus à suivre, pendant des kilomètres (plus de 20 en certains endroits), des camions qui projettent de la neige mouilleuse, rendant la visibilité à peu près nulle et les dépassements dangereux.

Quant aux orignaux, les mesures d'atténuation envisagées par le promoteur, grâce à l'installation de clôtures, l'aménagement de passages souterrains et l'élimination des mares salines, contribueront à améliorer sa sécurité.

Par conséquent, le promoteur estime que ces travaux réduiront de 92% le nombre d'accidents mortels, de 67% le nombre de personnes blessées gravement et de 56% le nombre d'accidents faisant des blessés légers ou des dégâts matériels.

De plus, lors d'événements majeurs, il est permis de croire que la fermeture de deux voies ne perturbera que légèrement le flot de la

circulation, le trafic pouvant être détourné sur les voies inverses sur une distance de quelques kilomètres.

Environnement

Permettez-nous de ne pas nous étendre sur les considérations environnementales, le Conseil régional de l'environnement de la Capitale ayant lui-même admis que ses impacts seront plutôt minimes, compte tenu des mesures d'atténuation proposées par le promoteur. D'ailleurs, il ne s'agit pas de tracer une nouvelle route dans un territoire vierge mais d'élargir un lien déjà existant auquel la faune s'est habitué depuis le début des travaux il y a près de 60 ans. Soulignons, à cet égard, que 80% de l'emprise actuelle sera réutilisée pour la nouvelle route.

Le discours emprunté par les environnementalistes remet plutôt en question le choix économique du gouvernement d'investir sur ce lien routier en s'accrochant au principe selon lequel il faut bannir les voitures et utiliser d'autres moyens de transport.

À ce sujet, les données du promoteur démontrent que le transport par chemin de fer n'est pas rentable entre la région et Québec, en raison de la faible distance les séparant.

En effet, les études sur le transport intermodal démontrent que le train n'est pas rentable pour des trajets de moins de 750 kilomètres, et le transport maritime l'est encore moins, le plancher de la rentabilité étant, dans ce cas, établi à 1500 kilomètres.

S'il avait été possible de chasser les camions de la 175, la région aurait fait ce choix il y a bien longtemps.

Le Conseil central des syndicats nationaux du Saguenay – Lac-Saint-Jean s'oppose vivement à la solution proposée par le CRE de la Capitale d'aménager une route à trois voies en alternance divisées par des blocs de type New-Jersey ou une glissière de métal, en raison des problèmes de sécurité que cela va générer.

En effet, l'alternance entre les voies à tous les deux kilomètres multipliera les situations conflictuelles lorsque la route redeviendra à une seule voie. De plus, la barrière au centre empêchera les dépassements et compliquera l'entretien hivernal. Enfin, elle risquera de piéger la grande faune qui tentera de traverser, augmentant les risques de collision.

Retombées économiques

Le Conseil central des syndicats nationaux du Saguenay – Lac-Saint-Jean (CSN) est convaincu que la réalisation de ce projet de plus de 700 millions de dollars aura des impacts économiques positifs sur l'économie régionale.

À long terme, une route à quatre voies divisées ouvrira une porte au tourisme tant estival qu'hivernal en enlevant un irritant majeur au chapitre de la sécurité. Faut-il rappeler que 43% des touristes arrivent au Saguenay – Lac-Saint-Jean par voie terrestre et que 60% des habitants de la région se déplaçant à l'extérieur le font en voiture en empruntant la 175?

Cette nouvelle voie de communication permettra à l'industrie du camionnage d'être plus efficace et sera un incitatif pour les entrepreneurs désirant s'implanter au Saguenay – Lac-Saint-Jean, car ils n'auront plus à craindre les fermetures intempestives de la route actuelle. Rappelons, à ce sujet, que notre région est actuellement en voie de se doter d'industries de deuxième et de troisième transformation pour pallier aux pertes d'emplois dans le secteur primaire et qu'il importe de mettre toutes les chances de notre côté.

À court terme, la construction de la route représentera une injection importante de capitaux dans une économie qui en a grandement besoin, les retombées directes pour la région étant estimées à 238 M \$.

Conclusion

Le Conseil central des syndicats nationaux du Saguenay–Lac-Saint-Jean appuie le projet d'une route à quatre voies divisées sur la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides. Cette position respecte une résolution adoptée à l'unanimité par les syndicats CSN de la région en **mars 1989** afin de promouvoir le développement du réseau routier au Saguenay—Lac-Saint-Jean.

La route 175 fait partie du réseau routier national du Canada, depuis les années 90, et constitue l'axe routier principal reliant la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean à la capitale de la province de Québec. Cette classification permettra un partage de la responsabilité financière entre les deux paliers de gouvernement.

Le projet de la route à quatre voies divisées sur la 175 fait la manchette nationale depuis près de trente ans. En plus d'assurer la sécurité de la population qui traverse la réserve faunique des Laurentides, ce projet sera porteur de retombées favorables pour le développement économique, culturel et social de la région en lui assurant un meilleur accès aux autres grands centres urbains.

Après toutes ces années il est plus que temps que la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean sorte de l'isolement et soit dotée d'une infrastructure routière digne de ce nom.

En terminant, permettez-nous de rappeler la promesse faite par le premier ministre Bernard Landry lors de l'annonce de l'entente fédérale provinciale pour la réalisation de cette route en août 2002. Il s'était alors engagé à faire en sorte que 51% des travaux soient offerts aux travailleurs et travailleuses du Saguenay – Lac-Saint-Jean.

Nous en profitons donc pour demander que cet engagement soit tenu en vous rappelant que 21,1% des travailleurs de l'industrie de la construction, soit 1589 personnes, sont actuellement en chômage dans la région. Par conséquent, nous ne pouvons que déplorer les retards actuels qu'accusent le chantier qui devait débiter au printemps ou, au plus tard, à l'été 2005.