



*M.R.C. du Fjord-du-Saguenay*  
214, rue Racine Est  
Chicoutimi (Québec) G7H 1R9

# Mémoire

présenté au  
**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**Projet de réaménagement à quatre voies séparées  
De la route 175 par le ministère des Transports du Québec  
Sur les territoires suivants :**

- **Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury**
- **Réserve faunique des Laurentides (M.R.C. du Fjord-du-Saguenay)**
  - **Ville de Saguenay**

**Par :**  
**La M.R.C. du Fjord-du-Saguenay**

**17 mai 2005**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>Présentation de la M.R.C. du Fjord-du-Saguenay</b> .....	1
<b>2.</b>	<b>Intérêts de la MRC au projet</b> .....	1
2.2	Sécurité.....	2
2.2.1	<i>La topographie du territoire</i> .....	2
2.2.2	<i>Le trafic lourd</i> .....	2
2.2.3	<i>Le climat</i> .....	3
2.2.4	<i>La grande faune</i> .....	3
2.3	Développement économique.....	4
2.4	Aménagement et développement d’une destination d’activités nordiques internationale sur le territoire des Monts Valin.....	5
2.5	Développement et aménagement touristique de la région du fjord du Saguenay.....	6
2.6	Plan d’action pour l’économie et l’emploi.....	6
2.7	Les préoccupations liées au projet.....	7
2.8	L’aspect économique.....	7
2.9	Les suggestions et commentaires pour améliorer le projet.....	9
<b>3.</b>	<b>Conclusion</b> .....	9

---

## **1. Présentation de la M.R.C. du Fjord-du-Saguenay**

La M.R.C. du Fjord-du-Saguenay est située dans la région administrative 02. Elle compte une population de 20,058 résidents. On y dénombre treize (13) municipalités rurales et des territoires dit : «non organisés (TNO) ».

Les treize (13) municipalités rurales sont situées en périphérie de la Ville de Saguenay, cinq (5) sont situées dans le bas Saguenay, soit : Ferland-et-Boilleau, L'Anse-Saint-Jean, Petit-Saguenay, Rivière-Éternité et Saint-Félix-d'Otis. Une est située à l'extrême Sud-Ouest de la Ville de Saguenay, soit Larouche. Les sept (7) autres étant situées au Nord du Saguenay, soit : Bégin, Saint-Charles-de-Bourget, Saint-Ambroise, Saint-David-de-Falardeau, Saint-Fulgence, Saint-Honoré et Sainte-Rose-du-Nord.

Le territoire touchant les treize (13) municipalités couvre 8 % de la superficie totale du territoire de la MRC, soit environ 3,540 kilomètres carrés (km<sup>2</sup>). La plus grande partie de ce même territoire est constituée du T.N.O., soit plus de 40,000 km<sup>2</sup> représentant 92 % du territoire.

## **2. Intérêts de la MRC au projet**

### **2.1 Le territoire touché par le projet**

Le projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175, par le ministère des Transports du Québec implique des modifications à la route actuelle des kilomètres 60 à 84 et de 84 à 227. De ce tracé, 32 kilomètres sont situés sur le territoire de la M.R.C. du Fjord-du-Saguenay, soit du kilomètre 185 au kilomètre 218. Il n'y a sur ce tracé quelques édifices pouvant être affectés par les modifications du projet.

## 2.2 Sécurité

L'aspect primordial du projet est sans contredit la sécurité des utilisateurs de cette route qui sert de liaison entre la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau–Chapais et la région de la Capitale nationale (Québec). L'aspect sécurité prend plusieurs formes lorsque l'on parle de la Réserve faunique des Laurentides (RFL), que ce soit le nombre élevé de véhicules lourds, la topographie territoire, le climat, la présence de la grande faune et les risques reliés aux comportements des usagés.

### 2.2.1 *La topographie du territoire*

Le territoire de la Réserve faunique des Laurentides (RFL) est composé de nombreuses montagnes, de nombreuses rivières et d'une multitude de lacs. La route est donc construite en altitude. Cette situation amène donc de nombreuses courbes à proximité des différents plans d'eau et de nombreux dénivelés, que ce soit en montant ou descendant des différentes montagnes sur le tracé de la route. L'altitude varie de 200 mètres dans le secteur du Saguenay pour atteindre 860 mètres dans la Réserve faunique des Laurentides (RFL) pour revenir à 200 mètres à Stoneham.

### 2.2.2 *Le trafic lourd*

La route 175 étant la seule route permettant de rejoindre la région de la Capitale nationale, le trafic lourd est omniprésent. Que ce soit pour l'entrée de marchandises ou pour permettre aux entreprises de la région d'exporter leurs produits vers les marchés de Québec, Montréal ou autres destinations nord-américaines. Comme mentionné précédemment, la topographie du territoire entraîne de nombreuses variations de vitesse de ces camions lourds

signifiant que certaines montées se réalisent à vitesse très réduite, entraînant derrière eux de nombreux véhicules.

### 2.2.3 *Le climat*

C'est dans la Réserve faunique des Laurentides que tombe le plus de neige sur les routes dont le ministère des Transports a la responsabilité. Les accumulations moyennes se chiffrent à environ 6 mètres annuellement, soit le double des accumulations enregistrées à l'aéroport de Bagotville. Cette situation n'a d'ailleurs causé aucune fermeture de cette route en 2004. Cela amène cependant l'utilisation de plusieurs tonnes de sel de déglacage pendant la saison hivernale.

Le réaménagement de la route entraînera sûrement une augmentation de quantité de sel de déglacage, mais des bassins de rétention seront aménagés dans le secteur de Stoneham, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Donc, une amélioration environnementale est à envisager pour le lac St-Charles, prise d'eau de la ville de Québec.

### 2.2.4 *La grande faune*

La présence de la grande faune dans la Réserve faunique des Laurentides cause des ennuis aux utilisateurs de la route 175. Il est fréquent de voir à proximité de la route des orignaux, si ce n'est sur la route causant de nombreux accidents. La seule façon d'éviter ce type de collision, est souvent, d'utiliser la seule voie disponible, soit la voie en sens inverse. Les

résultats d'une collision, avec la grande faune, sont souvent le décès de l'automobiliste et de la bête.

L'installation de clôtures le long des segments de la route et la construction de passage sous cette dernière, améliorera la sécurité des usagers et de la grande faune. Le nombre de collisions devrait donc être pratiquement éliminé.

Tous les éléments précédemment mentionnés nous amènent à une réflexion, l'importance étant la sécurité des utilisateurs de la route 175 dans la Réserve faunique des Laurentides. La topographie, combinée au climat, la présence de la grande faune, ainsi qu'à la présence d'environ 1,100 véhicules lourds par jour, sont des éléments susceptibles de réduire la sécurité des utilisateurs de cette route. Le réaménagement de cette route en une route à quatre voies séparées réduira de beaucoup les risques de décès et de blessures graves suite à un accident.

Le fait qu'il n'y aura plus de possibilités de face à face est le plus important de ces facteurs. La route ayant été fermée onze fois en 2004 pour cause d'accidents, le fait d'avoir quatre voies séparées permettra, lors de situations d'urgence, d'utiliser les deux autres voies pour empêcher d'avoir à fermer la route.

### **2.3 Développement économique**

La situation économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean est difficile actuellement. Parmi les facteurs influençant celle-ci, il y a la fermeture des usines d'Abitibi-Consolidated dans l'arrondissement de La Baie, de l'Usine d'Alcan dans l'arrondissement de Jonquière et de nombreuses scieries qui ont mis à pied du personnel en raison de taxes compensatoires du gouvernement américain sur le bois d'œuvre canadien. À cela, s'ajoute maintenant le spectre du rapport Coulombe amenant une réduction des coupes forestières. Plusieurs scieries de la région sont

maintenant menacées de fermetures définitives. À cela s'ajoute une réduction (2,9 %) importante de la population de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean entre les années 1996-2001. Un lien routier majeur est maintenant la seule façon de relancer l'économie régionale en assurant un transport efficace des marchandises pour une entreprise voulant s'établir dans la région. Cette route amènera également un sentiment de sécurité accrue, assurant ainsi le développement de l'industrie touristique. Cette industrie étant un pôle de développement important sur le territoire de la M.R.C. du Fjord-du-Saguenay. La MRC est un partenaire important dans le développement de deux pôles majeurs de l'industrie touristique régionale. Il s'agit du développement du pôle des Monts Valin et de celui du Bas-Saguenay. Les objectifs étant le développement du tourisme d'aventure sur les Monts Valin et le développement de l'écotourisme dans le Bas-Saguenay. Les clientèles visées étant internationales, un lien routier sécuritaire est essentiel à la réalisation de ce développement.

#### **2.4 Aménagement et développement d'une destination d'activités nordiques internationale sur le territoire des Monts Valin**

La M.R.C. du Fjord-du-Saguenay participe activement au développement touristique de son territoire. Les clientèles visées sont les amateurs de motoneige provenant d'Europe, des États-Unis et des autres provinces canadiennes et finalement, la clientèle québécoise et régionale. Le projet consiste à assurer l'hébergement de qualité sur le territoire des Monts Valin. Pendant le développement, il y aura la création de 96 emplois à temps plein par année (482 personnes - années) et des investissements estimés à 28,3 M\$. Pendant l'exploitation, il y aura des retombées économiques régionales annuelles d'environ 3,6 M\$ et la création de 58 emplois à temps plein.

Les retombées fiscales de ce projet pour le gouvernement seront d'environ 11 M\$ pendant le développement et de 1,3 M\$ pendant l'exploitation.

## **2.5 Développement et aménagement touristique de la région du fjord du Saguenay**

La M.R.C. du Fjord-du-Saguenay participe au développement touristique international du fjord du Saguenay. Les clientèles ciblées étant internationales, une amélioration importante de l'hébergement, la mise en place d'une navette maritime entre chacune des municipalités sur le territoire du fjord du Saguenay et une signalisation pour la route du Fjord sont à prévoir. Les investissements estimés pour les villages sont d'environ 12 M\$ pour des revenus annuels d'environ 41,3 M\$, et le soutien de 934 emplois (années – personnes) et des retours de revenus pour les gouvernements d'environ 13 M\$.

## **2.6 Plan d'action pour l'économie et l'emploi**

Les populations habitant le territoire de la M.R.C. du Fjord-du-Saguenay vivant principalement de l'exploitation du milieu forestier, il devient important pour continuer à se développer et éviter l'exode de sa population de se tourner vers la deuxième transformation des produits de bois. La MRC et le CLD ont effectué à l'automne 2003, des consultations sur son territoire dans le but d'élaborer le *Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALEE)*. Le plan d'action amène une constatation importante, soit la construction d'une route sécuritaire entre le Saguenay et Québec, ainsi que le développement du secteur de la deuxième transformation des produits de bois. Cette deuxième transformation est considérée comme étant un moteur économique important pour le milieu rural du Saguenay. C'est d'autant plus vrai aujourd'hui, compte tenu du rapport de la Commission Coulombe.



## **2.7 Les préoccupations liées au projet**

La M.R.C. du Fjord-du-Saguenay se préoccupe principalement de deux aspects du projet. La sécurité des utilisateurs du territoire et le développement socioéconomique du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

La sécurité des utilisateurs du territoire étant tout aussi importante que le développement économique, l'un ne va pas sans l'autre. Une route moins dangereuse permettra d'attirer de nouvelles entreprises et créer plus d'emplois. Le fait de refaire cette route permettra également d'effectuer des corrections et de rendre plus sécuritaires les différents accès (environ 200) qui permettent l'accessibilité aux terres publiques, que ce soit pour la villégiature, la coupe forestière, la chasse ou encore la pêche.

Le nombre d'accidents de tous genres, mortels ou non, étant très élevés, il y a des coûts socioéconomiques très importants à cette situation. Une étude de Monsieur Richard Laferrière, économiste, estime le coût d'un accident mortel à 3 421 790 \$ par décès, avec blessé grave à 565 830 \$, avec blessé léger par 56 920 \$.

La construction d'une route à quatre voies séparées amène l'impossibilité d'une collision frontale et permettra également de donner plus de possibilités d'éviter une collision avec la grande faune étant donné que de chaque côté de la route à droite, il y aura un accotement de 3 mètres.

## **2.8 L'aspect économique**

Selon l'analyse de Monsieur Laferrière, la construction de la route se paie pour le simple fait de la réduction des accidents (24,6 M\$) et par les réductions de coûts des entreprises de la région estimés annuellement à 37,8 M\$ et la création annuelle de 97

emplois. Donc une réduction annuelle de 62,4 M\$. La construction de la route créera 8,683 emplois et les gouvernements récupéreront 27,5% de leurs investissements en impôt, retour de taxes, etc... L'ensemble des calculs mentionnés ici ne tient pas compte du secteur situé à Stoneham, soit des kilomètres 60 à 84. Ville de Saguenay est la seule municipalité d'envergure au Québec sans un lien autoroutier sécuritaire. D'autant plus important que selon une étude réalisée au Canada, Ville de Saguenay pour une deuxième année consécutive, est considérée comme étant le centre urbain où il est avantageux d'y établir son entreprise.

Outre ce qu'a été mentionné précédemment, le développement touristique du territoire de la M.R.C. du Fjord-du-Saguenay est possible seulement avec un lien routier adéquat pour la clientèle internationale. Sur le territoire de la MRC, entre autres, il y a le fjord du Saguenay avec comme principal pôle de développement, L'Anse-Saint-Jean, il y a également les monts Valin, destination nordique par excellence. La pratique des sports d'hiver pouvant débuter en novembre pour se terminer en avril, puisqu'il y a de fortes accumulations de neige.

Le nombre de véhicules journaliers étant en constante augmentation, il devient essentiel de réaménager cette route.

Le nombre de véhicules moyens étant aux environs de 5,000 véhicules par jour, il a été démontré par le ministère des Transports du Québec que des pointes atteignent jusqu'à 12,000 véhicules, entre autres, le lundi de Pâques. Les mois d'été étant fortement achalandés par les touristes de toutes les régions par des véhicules récréatifs, se chiffrent à environ 8,000 véhicules par jour. Vous comprendrez que la route actuelle amène un certain degré d'impatience, d'agressivité et par le fait même, des risques élevés d'accidents. Les statistiques le démontrent d'ailleurs très bien avec plusieurs accidents annuellement.

## 2.9 Les suggestions et commentaires pour améliorer le projet

- 1) Le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la MRC, Ville de Saguenay et la Conférence régionale des élus (CRÉ), devrait mettre en place un comité de suivi permettant ainsi de suivre l'évolution des travaux ainsi que les retombées économiques régionales. Cette façon de faire a été utilisée dans deux grands dossiers régionaux à ce jour et les résultats ont été plus que positifs, il s'agit de la construction de l'usine Alcan à Alma et du barrage d'Hydro-Québec sur la rivière Péribonka.
- 2) Débuter les travaux dans la Réserve faunique des Laurentides et de terminer par le secteur Stoneham, cela permettra aux populations plus lourdement touchées par les travaux, d'avoir le temps nécessaire pour assurer une certaine possibilité de discussions avec le ministère des Transports du Québec quant à leur déplacement et/ou vente de leurs résidences.
- 3) Pendant les travaux de construction, il devra y avoir une collaboration de tous les instants entre le ministère des Transports du Québec et les utilisateurs du territoire, entre autres, les entreprises forestières, les zecs et autres entreprises touchées sur le territoire de la Réserve faunique des Laurentides.

## 3. Conclusion

La M.R.C. du Fjord-du-Saguenay est très favorable au réaménagement de la route 175, qui est sans contredit la seule façon de relancer l'économie régionale. Une route sécuritaire, qui a plus ou moins courte échéance, n'engendre aucun coût pour les contribuables québécois et canadien. Les coûts étant compensés par des économies et des retours de taxes et d'impôts. Le nombre d'accidents mortels est là pour le démontrer. Quand une vie est en jeu, il faut prendre les moyens nécessaires pour la sauvegarder.