



**CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 175 À QUATRE VOIES
DIVISÉES DANS LA RÉSERVE FAUNIQUE DES LAURENTIDES**

MÉMOIRE DE LA

**CORPORATION DES CAMIONNEURS EN VRAC DE LA RÉGION
02**

PRÉSENTÉ

**AU COMITÉ DU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

16 mai 2005

INTRODUCTION

La Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc remercie les membres du comité du bureau des audiences publiques de lui offrir l'opportunité de présenter ses commentaires et ses appréhensions sur le projet de la construction de l'autoroute 175 à quatre voies divisées dans la Réserve Faunique des Laurentides.

Lors de cette présentation, la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 a l'intention de démontrer l'importance de la construction de l'autoroute 175, pour toutes les retombées économiques régionales qu'elle apportera à ses camionneurs artisans.

La construction de l'autoroute 175, apportera à la région et pour le camionnage en général des retombées économiques à court et long terme. Cette présentation servira également à démontrer que ce projet, tant convoité par la région du Saguenay-Lac-St-Jean, revêt une inégalité par la configuration des régions, qui devrait selon nous, faire l'objet d'une attention particulière.

MANDAT

Suite à une résolution adoptée par le Conseil d'administration régional, la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc., aux noms des cinq cents (500) membres de la région du Saguenay-Lac-St-Jean, s'est vu confier le mandat de préparer et de présenter un mémoire devant les audiences publiques, lors de ses auditions se rapportant au projet de la construction de l'autoroute 175 à quatre voies divisées dans la Réserve Faunique des Laurentides

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Nos membres trouvent leur travail dans l'excavation, la construction des routes, le transport de l'abrasif, du sel, de déglacage, du transport de bois et du bitume lors des travaux de pavage. Il va de soi, que ce méga projet est d'une importance capitale pour leur survie.

Ces investissements gouvernementaux, sont primordiaux pour la survie de nos membres dans un proche avenir, particulièrement où la croissance économique régionale, depuis quelques années, est presque inexistante et où le taux de chômage est l'un des plus élevé au pays.

Construite, l'autoroute est également pour tous les camionneurs un instrument de sécurité, diminuant ainsi le stress de la route, améliorant du même coup leurs conditions de travail et favorisant également l'embauche de conducteurs devenus de plus en plus difficiles à trouver dans ces dernières années. Une route améliorée favorise une consommation diminuée d'énergie et un temps de cycle plus rapide.

À long terme, l'entretien de la route nécessitera plus de sel de déglacage et lors des pavages deux (2) fois plus de bitume. Donc, plus de transport pour nos membres.

Une ombre au tableau cependant : ce projet, tant convoité par la région du Saguenay-Lac-St-Jean, rencontre une difficulté majeure au niveau du transport de vrac, puisque seulement 27 % du réseau se situe dans la région. Les autres 73% se situent dans les régions de Momorency et de Charlevoix.

Lors de l'assemblée du 12 avril dernier au Saguenay, des questions ont été posées aux représentants du B.A.P.E. par des citoyens de notre région au sujet des divisions de zones de vrac que doivent partager les régions de Québec et celle du Saguenay-Lac-St-Jean sur la route 175.

Afin de répondre à ces interrogations, les zones de vrac de la R.F.L. de la région 02 ont été modifiées en 1984. À l'époque, les camionneurs en vrac de la région du Saguenay-Lac-St-Jean avaient toujours exécutés le transport sur la partie du territoire jusqu'au kilomètre 134 soit l'Étape. Le territoire à l'époque était un T.N.O. (territoire non organisé) jusqu'au jour où la région de Québec introduit une demande à la Commission des Transports du Québec dans le but d'acquérir cette zone de vrac et à l'insu de la région 02. Alors, la C.T.Q. octroya le territoire à la région de Charlevoix.

Au cours des dernières années, des revendications ont été faites auprès du gouvernement afin de rendre cette partie de territoire perdue par notre région. Malheureusement pour l'instant, tout changement en ce sens semble impossible.

C'est impensable, que cette partie de territoire, étant exclusivement utilisée par la région du Saguenay-Lac-St-Jean, fasse partie d'une autre région qui n'a même pas à utiliser cette route pour se rendre dans la leur.

Jusqu'à preuve du contraire, nous n'avons pas encore vu d'organismes, d'entreprises, de camionneurs et même de citoyens de la région de Québec, faire des moyens de pression et des revendications politiques, ou le dépôt d'un mémoire favorable, ou le dépôt d'un mémoire favorable ou autre chose qui peut faire avancer ce méga projet.

Une certitude pour les gens du Saguenay-Lac-St-Jean: "Si ce n'était de l'existence de cette région, les routes 175 et 169 n'existeraient tout simplement pas". Toutes les pressions faites par les organismes régionaux au sujet de la construction de la 175 sont la preuve vivante du vouloir de cette autoroute.

PORTRAIT DU CAMIONNEUR EN VRAC

Le camionneur membre des associations titulaires d'un permis de courtage en vertu du règlement sur le transport en vrac au Québec participe directement à l'activité économique de sa région.

Ce camionneur fait partie d'une organisation réglementée par la Commission des transports du Québec, dont la base est l'équité et le règlement sur le transport en vrac.

En vertu de cette réglementation, le camionneur membre des organismes de courtage travaille de façon sécuritaire puisqu'il est tenu de faire des inspections mécaniques, des vérifications avant départ, des rondes de sécurité journalières et de détenir tous les permis attestant qu'il a les compétences requises pour travailler avec ce genre de véhicule.

Le camionneur membre des organismes de courtage est soumis, de par son appartenance à l'association, à des règles strictes et à un code de déontologie qui sont axés sur le professionnalisme.

Le camionneur, membre des organismes de courtage, est également tarifé par le Ministère des Transports du Québec de telle sorte qu'il ne peut bénéficier de profits exagérés ou d'un contrôle des marchés, comme on le retrouve souvent dans la libre concurrence.

Grâce au système de répartition que lui offre l'organisme de courtage, le camionneur membre des organismes de courtage, garanti l'intégrité des donneurs d'ouvrage en éliminant les allégations possibles de favoritisme.

La région du Saguenay-Lac-St-Jean détient une flotte de camions pertinente, capable de procéder à la réalisation de la 175. Par ailleurs, si nous nous fions aux années précédentes, cette flotte de camions a été utilisée à plusieurs reprises, lors du déluge de 1996, la construction de l'Alcan à Laterrière et à Alma, à la centrale électrique de Péribonka IV etc... Elle peut même combler des besoins exceptionnels en cas de sinistre, de tempête, de grands travaux économiques ou de tout autre événement majeur.

LES ORGANISMES DE COURTAGE

La corporation des camionneurs en vrac de la région 02 est un organisme qui regroupe près de cinq cent (500) membres propriétaires de camions de diverses catégories. Cette organisation à but non lucratif est formée des présidents des conseils d'administration des six (6) organismes de courtage reconnus de la région 02. Ces organismes, détenteurs de permis de courtage délivrés en vertu de la loi du Ministère des Transports, sont à but non lucratifs, ils couvrent les zones de Roberval, Lac-St-Jean, Jonquière, Chicoutimi, Dubuc-Nord et Dubuc-Sud.

Le titulaire d'un permis de courtage couvre un territoire dont les limites ont été définies par la Commission des transports du Québec. À l'intérieur d'une même région, on retrouve habituellement un certain nombre de zones, possédant toutes un permis de courtage de camionnage en vrac. Advenant un manque de camions, le courtier de la zone doit faire appel à un autre courtier par l'intermédiaire de la Corporation régionale.

LES PRÉOCCUPATIONS DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES

Par sa superficie, le Saguenay-Lac-St-Jean, est la troisième plus grande région de la province dans la classification territoriale du Gouvernement du Québec.

Avec une population d'environ 300 000 habitants, l'économie du Saguenay-Lac-St-Jean repose sur ses ressources naturelles. Les principaux moteurs économiques sont les alumineries, les scieries et le tourisme.

Localisée en dehors des grands centres du Québec, la région du Saguenay-Lac-St-Jean est desservie par des systèmes de transport diversifiés, tant ferroviaire que maritime, aérien et routier. Cependant, le réseau routier et plus particulièrement les routes 175 et 169, constitue un élément important de la structure économique régionale. En effet, c'est en grande partie grâce à ce réseau que la région peut avoir accès aux grands marchés.

Les routes 169 et 175 sont parmi les plus importantes voies d'accès à la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Au cours des dernières années, des problèmes de sécurité se sont amplifiés dus à l'augmentation de l'achalandage de ces routes par les véhicules lourds et les conditions

climatiques difficiles que l'on y connaît. Par le fait même, la mauvaise réputation de la route 175 fait excessivement peur aux touristes et diminue l'investissement local que pourrait générer ces derniers.

Les gouvernements, provinciaux et fédéraux, se sont entendus pour partager les coûts de construction pour le projet d'une route à quatre voies divisées dans la Réserve Faunique des Laurentides. Ces coûts sont de plus de 512 millions de dollars en construction et en ingénierie (voir annexe "Réalisation km 53 au km 227").

Nous constatons que pour les camionneurs artisans de la région 02, ces investissements ont des retombées économiques majeures pour les prochaines années. Car, selon des données antérieures, plus de cinq (5%) pour cent des argents investis restent aux camionneurs, soit vingt trois (23) millions. Cependant, de ces vingt-trois (23) millions, seulement deux (2) millions demeurent pour nos camionneurs. La Corporation préconise de plus grandes retombées économiques régionales pour ces membres en revendiquant, auprès de la région 03, que leur excédent de capacité, afin qu'il nous soit transmis en priorité.

Également, quatre cent quatre-vingt-trois acres (483) de forêt devront être coupées afin de détourner les chemins forestiers. Selon les données du M.T.Q., à des intervalles de cinq (5) kilomètres, des sorties pour les chemins forestiers seront aménagées sur l'autoroute, ce qui augmenterait le travail de nos camionneurs forestiers. D'après le rapport Coulombe, nous pouvons constater que la perte de 20 % du droit de coupe de bois dans notre région aura des effets dévastateurs pour notre économie régionale.

Comme chacun peut l'imaginer, ces investissements représentent beaucoup de travail et d'argent pour les entreprises reliées au domaine du génie civil, de la voirie, de la foresterie et de tous les autres types d'entreprises de la région 02. Mais, bien sur, ce sont les constructeurs de routes (entrepreneurs généraux) qui seront les premiers à sentir les effets positifs de ces investissements dans notre économie.

LES PRÉOCCUPATIONS DES ZONES DE VRAC

Les membres de la corporation des camionneurs en vrac de la région 02 croient que le territoire qu'ils couvrent pour le transport en vrac, devrait **logiquement** inclure la route 175 jusqu'au kilomètre 144, et la route 169 dans sa totalité. La limite territoriale devrait se situer au centre, entre la région du Saguenay-Lac-St-Jean et la région de Québec. Les membres de la Corporation considèrent que la situation actuelle est totalement **absurde**.

Du côté économique, les coûts de déplacement des intervenants d'une région dépassent les coûts de déplacement des intervenants de l'autre région lorsqu'ils traversent la moitié de la distance entre les deux. D'ailleurs, le Ministère des Transports l'a très bien compris, puisque malgré ses propres subdivisions territoriales, la limite opérationnelle pour la direction territoriale du Ministère des Transport du Québec de la région du Saguenay-Lac-St-Jean se situe au kilomètre 144.

L'équité en matière de retombées économiques recommande que les investissements devraient se faire dans une proportion minimale de cinquante pour cent (50%) dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Car, n'oublions pas que ce sont eux les plus grands utilisateurs et que, sans cette région, il n'y aurait pas de route 175 ni de route 169. Si on se réfère aux investissements prévus par le Ministère des Transports, pour améliorer ces routes au cours des dix prochaines années, on peut constater que l'addition des coûts des travaux prévus sur 175 jusqu'au kilomètre 144 est de cent soixante-dix-sept (177) millions. Ce montant, est inférieur à l'addition des investissements prévus pour le reste de la 175 jusqu'à Québec, qui est de deux cent soixante-dix-sept (277) millions (voir carte en Annexe 1). Donc, même en situant une limite logique à ce territoire, la région 03 est toujours gagnante. (Avantagée)

Comme il a été cité plus haut, les limites territoriales du Ministère des Transports, celle du transport en vrac et même des celles des MRC ont été tracées à partir du vieux système de comtés du Québec (voir la carte Annexe 2). Or, pour la région du Saguenay-Lac-St-Jean, les limites territoriales pour le transport en vrac dans la Réserve faunique des Laurentides se situent au kilomètre 188 pour la route 175.

Pour bien visualiser la situation, si nous prenons le scénario de la programmation du Ministère des Transports du Québec (voir Annexe 1 et le tableau en dessous), la région du Saguenay-Lac-St-Jean totalise seulement

vingt sept (27%) pour cent des investissements gouvernementaux entre les kilomètres 84 au 227 soit pour des investissements total de 84 millions sur un total de 454 millions pour sa construction. De plus, si nous prenons l'ensemble de la route 175 et la 73 (des kilomètres 0 au 236) nous baissons à vingt pour cent (20%) (voir Annexe 1 et tableau ci-bas). Quant nous parlons de retombées économiques régionales, nous parlons du partage des investissements gouvernementaux équitables entre les deux régions. Mais, nous voyons bien que peu d'argent revient dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean en ce qui concerne le camionnage et c'est pour ses citoyens que cette autoroute doit exister.

CONCLUSION

La Corporation des Camionneurs en Vrac de la région 02 Inc souhaite être partenaire dans le projet de la construction de la 175, par conséquent, elle verrait positivement la concrétisation de ce projet.

Les camionneurs en vrac de la région 02 ne demandent pas la charité mais, simplement d'être capable de gagner leur vie. Considérant, le professionnalisme des camionneurs artisans ainsi que les structures efficaces qu'ils se sont données, ils sont des outils de développement en mesure d'engendrer des effets positifs au niveau des retombées économiques dans la région et de ce fait, il serait primordial de voir inscrit dans les devis une clause particulière de retombées économiques pour le Saguenay-Lac-St-Jean, afin de compenser cette situation inéquitable.