



Projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

Mémoire présenté au

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement
(BAPE)

par

Promotion Saguenay

Mai 2005

Ce document a été préparé par Monsieur Éric Gauthier, M.Sc., analyste en développement régional, Promotion Saguenay, avec la collaboration de Monsieur Martin Filion, ing.f., M.G.P. et de Monsieur Jasmin Tremblay, économiste.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
Portrait général du Québec	5
Espace géographique	6
Les ressources	7
L'espace physique construit	8
Le réseau routier	9
Espace économique	10
Le portrait démographique	10
Les créneaux d'excellence	11
Les activités manufacturières	12
Les exportations manufacturières	14
Analyse de la situation géoéconomique	15
Les infrastructures de transport en tant qu'outil de développement	16
La qualité des infrastructures routières	18
La sécurité routière	18
La fluidité	19
La fiabilité	19
La perception des Québécois concernant la route 175	20
CONCLUSION	21
RÉFÉRENCES	22
ANNEXE	24

*Cette région est en effet située et bâtie pour servir de cœur
à un vaste empire économique et permettre des
développements capables d'apporter une importante
contribution à l'expansion du prestige canadien sur les
marchés internationaux.*

Le Conseil d'Orientation Économique Saguenay-Lac-Saint-Jean,
1951

INTRODUCTION

Promotion Saguenay appuie le projet déposé par le Ministère des Transports, soit le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées.

D'aussi loin que peuvent en témoigner les écrits, les infrastructures de transport jouent un rôle majeur sur le développement régional. On dit en ce sens qu'elles structurent le développement et qu'elles l'orientent (Plassard, F. 1997). En outre, la problématique du développement au Québec est demeurée depuis le tout début de la colonisation, celle d'un vaste territoire à occuper. Encore aujourd'hui, la situation démographique est telle que l'essentiel de la population québécoise habite la région de Montréal, en premier lieu, et la zone des basses terres du St-Laurent. Tandis que les ensembles démographiques tendent à se déplacer vers l'ouest (Proulx, 2002) et vers les régions centres, plusieurs régions périphériques connaissent une dévitalisation croissante.

Il devient plus que vital de relancer le développement des régions périphériques mais d'abord, le développement de celles qui présentent les conditions de départ les plus favorables et dont le rayonnement sera des plus bénéfiques pour le Québec dans son ensemble. Considéré comme un pôle naturel de développement, le Saguenay-Lac-Saint-Jean présente justement ces conditions de départ et possède un potentiel de rayonnement des plus aptes à soutenir une activité économique dans l'arrière-pays.

Le présent mémoire vise, dans un premier temps, à démontrer le potentiel de développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean en tant que pôle économique stratégiquement situé. Ce mémoire vise, dans un deuxième temps, à expliquer en quoi l'amélioration de la route 175 constitue un projet structurant pour notre région, qui pourra contribuer à en relancer le développement et du même coup, celui du Québec dans son ensemble. Enfin, nous avons voulu mesurer la perception qu'entretiennent les québécois à l'égard de la route 175.

Portrait général du Québec

On parvient à cerner la notion d'espace sur une base opérationnelle et à en comprendre l'évolution, à partir des éléments dynamiques de ce dernier. On considère notamment, le caractère déterminant des composantes fonctionnelles de l'espace (Guigou, L.). En ce sens, les réseaux de transport, en tant

qu'éléments fonctionnels de l'organisation spatiale, jouent un rôle déterminant sur l'évolution des espaces.

De manière plus élargie, l'étude des effets structurants de l'espace renvoie à celle des changements de l'activité économique (Plassard, F. 1977). L'espace physique est considéré, en ce sens, en tant que réceptacle de l'activité humaine. L'espace physique, que l'on associe à l'espace géographique, précède l'espace économique et en détermine les limites ; voire les limites de l'oekoumène (Moran, P.).

Dans l'esprit des auteurs de l'économie spatiale, l'espace physique, tel qu'il se présente, en tant qu'espace produit par les agents naturels (géomorphologie, climat, hydrologie, etc.) mais également en tant qu'espace doté d'infrastructures (réseaux routiers, réseaux ferroviaires, installations portuaires, réseaux de transport d'énergie, etc.), régit la portée des activités économiques. De manière plus particulière et relativement aux fins du présent mémoire, on considère que le réseau routier, comme toute autre infrastructure de transport, est un outil efficace pour produire des effets jugés désirables (Plassard, F. 1977 : 26).

Espace géographique

Tel qu'abordé plus haut, l'espace géographique constitue, dans un premier temps, un espace produit par les agents naturels, puis soumis à l'activité humaine. La géologie, le climat et le paysage hydrographique forment, en ce sens, l'essentiel du paysage géographique apte à conditionner l'organisation de l'espace.

Or, le Saguenay-Lac-Saint-Jean constitue depuis le tout début de la colonisation, un pôle naturel offrant toutes les chances d'initier et de soutenir un développement pratiquement comparable à celui des grandes régions centrales du Québec. Sa localisation offre, en outre, un potentiel de diffusion davantage apte à drainer une activité économique à travers les régions de l'arrière-pays que les grands centres actuels et donc, une activité économique qui favorise davantage le développement socio-économique du Québec en tant que territoire à occuper.

Au plan géologique, on retient du Québec qu'il est constitué de trois grandes formations : les basses terres du St-Laurent, le bouclier canadien et les Appalaches (Proulx, 2002). Les basses terres du St-Laurent ont constitué le berceau de la colonisation au Québec. Elles sont formées de dépôts argileux

riches et présentent le potentiel le plus intéressant pour l'agriculture. Ces terres ont accueilli les premiers foyers de développements, à une époque où l'agriculture représentait la première activité économique en importance. Depuis les trois à quatre derniers siècles, les activités économiques ont grandement évolué mais la zone des basses terres du St-Laurent est demeurée la principale zone de développement de la province. Les régions de l'Abitibi et du Saguenay-Lac-Saint-Jean présentent également des sols constitués de dépôts argileux riches et suffisamment fertiles pour soutenir une activité agricole viable.

La carte des domaines bioclimatiques nous présente le Québec comme une succession de zones présentant un gradient allant, de manière générale, du sud vers le nord et des plus bas plateaux aux plus hauts sommets¹. Ainsi, les basses terres du St-Laurent constituent encore une fois, la zone la plus apte à soutenir une végétation riche. Les conditions bioclimatiques du Saguenay-Lac-Saint-Jean sont pour leur part, comparables à celles qui prévalent dans Charlevoix et dans le Bas St-Laurent, par exemple.

Enfin, au plan hydrographique, le Québec présente un vaste réseau de lacs et de rivières². Le Fleuve St-Laurent et la rivière Saguenay constituent les principales voies navigables reconnues. De par son élévation, la zone que sous-tendent le fjord du Saguenay et le Lac St-Jean se présente telle un oasis au cœur du bouclier canadien, doté d'un accès naturel par la voie de la rivière Saguenay.

Les ressources

En tant que bassin de ressources naturelles, le Québec occupe une position importante dans le monde. Sa dotation en ressources minières, forestières ainsi qu'au plan des potentiels hydroélectriques lui a permis d'accueillir plusieurs grandes entreprises (Alcan, Abitibi-Consolidated, etc.). Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, en tant que région ressources, occupe une place de choix parmi les régions du Québec.

Au plan énergétique, le Québec présente une puissance installée de 38 900 mégawatts et 94% de cette énergie est de source hydroélectrique³. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean pour sa part, ne dispose que d'unités de production

¹ www.mrnfp.gouv.qc.ca/publications/forets/connaissances/zone-f.pdf

² www.mrnfp.gouv.qc.ca/publications/territoire/portrait/carte_territoire.pdf

³ Lavoie L.-P. Présentation sur le développement énergétique au Saguenay-Lac-Saint-Jean

privées. La région produit toutefois 3 202 mégawatts; ce qui correspond à 8% de la puissance installée du Québec.

Au plan des ressources forestières, le Québec présente une possibilité annuelle de coupe de 56,5 millions de mètres cubes solides. Avec ses 9,4 millions de mètres cubes solides par année, la possibilité forestière du Saguenay-Lac-Saint-Jean représente 16,6% de celle de l'ensemble du Québec⁴.

L'espace physique construit

Bien que le Saguenay-Lac-Saint-Jean présente les conditions naturelles (situation géographique et ressources) aptes à soutenir une activité économique viable et comparable à celle que connaissent les grands pôles de développement actuels au Québec, la réalité en est tout autrement. Bien entendu, les conditions devant concourir au développement d'une région s'inscrivent dans de multiples champs (économique, social, culturel, etc.) et à l'intérieur d'un système d'interactions relativement complexe et difficilement prévisible. D'ailleurs, plusieurs modèles de développement se sont succédés au Québec et chacun d'eux a laissé au passage son lot de réussites et d'échecs; des erreurs de planification (aéroport de Sept-îles, Mirabel) mais également de véritables réussites (barrages hydro-électriques, alumineries).

Ces grands ouvrages furent très souvent implantés sur la base d'une dotation suffisamment importante en ressources et sur l'expectative d'une exploitation soutenue dans le temps. Ces ressources sont, au départ, principalement des ressources naturelles. Avec le temps, les infrastructures, la main-d'œuvre, et les autres ressources issues de l'activité économique finissent par occuper un poids de plus en plus lourd dans la balance et même, à surpasser la simple dotation en ressources naturelles. Ce phénomène est largement abordé dans la littérature dont notamment, celle portant sur les districts industriels.

En outre, il appert que les entreprises tendent à se localiser à proximité des marchés. Selon une étude réalisée par la Banque Mondiale en 2002, l'accès aux consommateurs constitue un facteur critique de localisation pour 77% des entreprises (*Multilateral Investment Guarantee Agency (MIGA) of the World Bank Group, 2002 : 21*). Bien entendu, la proximité réfère à la distance physique. **Toutefois, elle réfère également à la durée des déplacements, voire même à la distance psychologique.** On considère d'ailleurs que cette notion qu'est la

⁴ www.mrn.gouv.qc.ca/publications/forets/quebec/Rapport-synt.pdf

distance psychologique peut devenir un élément déterminant de l'industrie touristique et de l'ensemble de l'activité économique d'une région telle que la nôtre. Une étude dont nous présenterons les résultats plus loin vient appuyer cette thèse.

D'ailleurs, relativement à cette règle, le Saguenay-Lac-Saint-Jean fait très bonne figure. La réalisation de grands projets liés aux ressources, dans le passé, a permis à la région de développer une débrouillardise et une expertise telles qu'on en retrouve nulle part ailleurs au Québec. Les dirigeants d'Hydro-Québec le reconnaissent : *de toutes les régions que la société d'État a visitées, aucune n'a le potentiel et l'expérience du Saguenay-Lac-Saint-Jean en matière de grands travaux* (Jolicoeur M., Les Affaires, 26 février 2005 : 52). L'aluminerie d'Alma et le barrage de la rivière Péribonka contribuent certainement à renforcer le savoir-faire régional en matière d'ouvrages industriels ; un savoir-faire qu'il est opportun de perpétuer pour le bénéfice de l'économie du Québec dans son ensemble.

Les infrastructures telles que les routes n'en demeurent pas moins des éléments structurants et vitalisants de l'activité économique, des éléments situés entre la réalité géographique vécue et le développement tel qu'on l'envisage à travers les aménagements (Plassard, F. 1977).

Le réseau routier

Le réseau routier au Québec présente un corridor principal reliant la frontière ontarienne, située à l'ouest de Montréal, à Québec. L'autoroute 40 permet de relier Montréal à Québec, au nord de la voie fluviale du St-Laurent, et l'autoroute 20, au sud du fleuve, se rend pour sa part jusqu'à Rivière-du-Loup. Également, deux liens autoroutiers permettent de relier Sherbrooke à Montréal et à Drummondville. Le sud du Québec présente, de manière générale, un réseau routier assez bien développé. Pour leur part, les régions périphériques situées au nord de la voie maritime du St-Laurent sont reliées entre elles et aux régions centres par des routes régionales.

Au total, le Québec dispose de 29 724 kilomètres d'infrastructures routières, soit 5 092 kilomètres d'autoroutes, 9 745 kilomètres de routes nationales et le reste en routes régionales, collectrices et d'accès aux ressources. Pour sa part, le

Saguenay-Lac-Saint-Jean dispose de 1 543 kilomètres de d'infrastructures routières⁵.

Le réseau routier québécois permet de drainer, de manière appréciable, la circulation entre l'Ontario et le Québec mais également entre l'Ontario et le Vermont et dans une moindre proportion, vers le nouveau Brunswick. Or, le centre, le nord ainsi que l'est du Québec se trouvent relativement dépourvus de grands axes routiers.

Espace économique

L'espace économique est enfin, cet espace résultant de l'activité humaine régie par le cadre géographique avec ses limites, ses balises et les ressources, qui agissent en tant que facteurs limitatifs, répressifs, structurants ou stimulants.

L'espace économique trouve son origine dans l'activité humaine et en ce sens, empiète sur l'espace physique tel que l'activité économique le construit. Au-delà de l'espace concret tel qu'il se caractérise par le matériel et l'humain, l'espace économique est également formé d'abstractions (Boudeville R.). Il est à la fois un espace de relations et un champ de forces (Perroux F.). Sur une base opérationnelle, la définition de l'espace économique remplit trois conditions essentielles : la cohérence, la pertinence et la mesurabilité. Ainsi, nous nous limitons ici à une description de l'espace économique telle qu'elle parvient à exprimer en quoi la planification du réseau routier joue un rôle déterminant sur le développement des régions et jusqu'à quel point ce rôle est déterminant.

Le portrait démographique

La population du Saguenay-Lac-Saint-Jean atteint les 277 045 habitants ; soit 3,7% de l'ensemble de la population québécoise. Sur ce plan, la région se classe au 10^e rang de l'ensemble des 17 régions administratives. De plus, 77,9% de la population est concentrée dans les villes de Saguenay, Alma, Roberval, Saint-Félicien et Dolbeau-Mistassini. La ville de Saguenay, à elle seule, regroupe 148 339 habitants ; soit plus de 53% de la population régionale. Cette concentration de la population au profit de la ville de Saguenay connaît une évolution positive constante depuis le début des années 1950, alors qu'elle se

⁵ www.bdso.gouv.qc.ca

situait à 49% (Gauthier, Tremblay et Brisson, 2003). **D'ailleurs, Saguenay se classe au 6^e rang des villes les plus peuplées du Québec** (Ministère des affaires Municipales et Régions, 2002). On observe, depuis les cinq dernières décennies, que la région perd de plus en plus de poids par rapport à l'ensemble de la province. La ville de Saguenay est également, malgré elle, entraînée dans cette dynamique de dévitalisation au profit des grands centres.

La ville de Saguenay occupe toutefois une position géographique qui devrait lui permettre de jouer pleinement son rôle moteur et d'animation au plan des communications ainsi que sur les plans économique, social et culturel (Gauthier, Tremblay et Brisson, 2003).

Les créneaux d'excellence

Lors du dernier sommet des régions, tenu en automne 2002, on a retenu quatre créneaux d'excellence pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean : l'agroalimentaire, la forêt, l'aluminium et le tourisme. Bien que la région présente un grand potentiel de développement relatif à chacun de ces quatre créneaux, l'offre demeure peu développée et peu diversifiée. Dans le domaine du tourisme, par exemple, la restauration et l'hôtellerie haut de gamme près des infrastructures récréatives (sentiers de motoneige, VHR, etc.) pourraient être considérablement améliorées. Également, la très grande proportion de nos produits agricoles est transformée à l'extérieur et une partie de ces produits transformés nous revient pour la consommation.

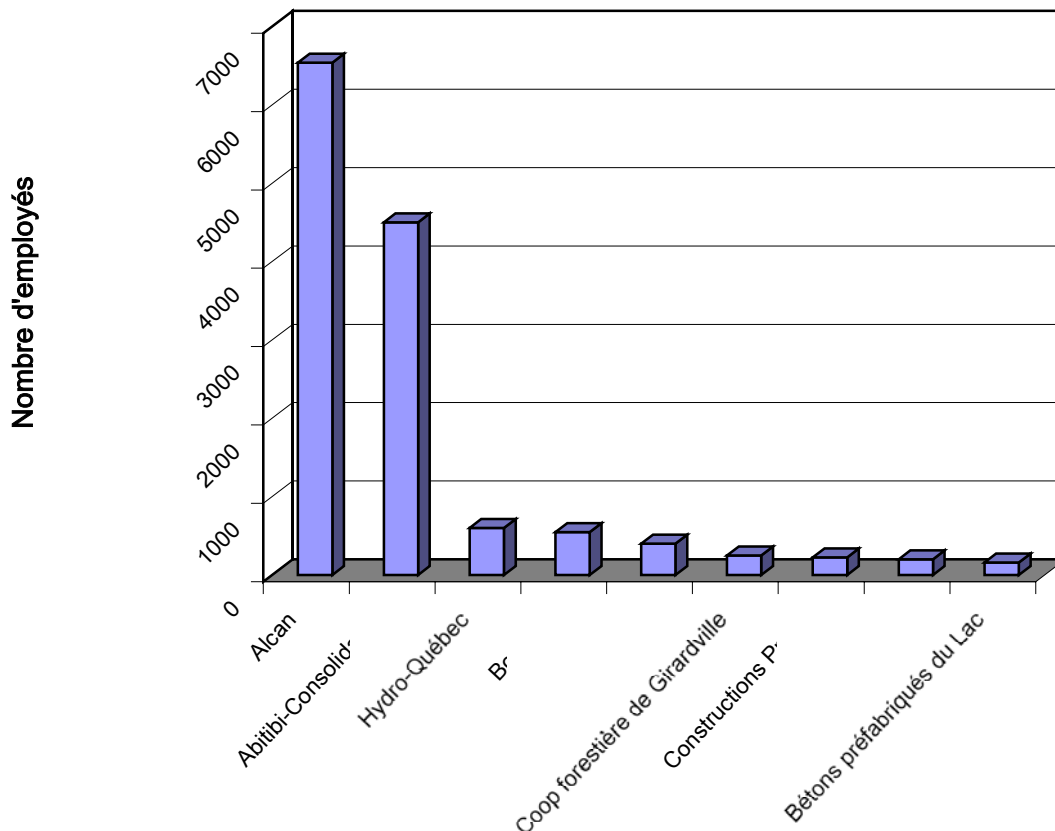
Considérant les changements structurels actuels en région, il est plus que temps de voir à ce que les créneaux d'excellence reconnus profitent davantage à celle-ci. Une des avenues envisagées est de rendre la région plus attrayante pour le tourisme et pour les activités de transformation. Une manière d'y arriver réside dans l'amélioration des liens routiers qui la relie aux grands centres. On parvient à soutenir les activités de transformation des matières premières non par la rétention des ressources en région pour leur transformation, mais en facilitant l'acheminement des ressources provenant de l'extérieur et le transport des produits transformés vers les marchés extérieurs.

Les activités manufacturières

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean présente une assez faible diversité de ses activités manufacturières. Bien que notre région ait pu profiter d'un démarrage industriel important avant les années 1930 et d'une croissance marquée entre le début des années 1940 et 1980, les secteurs actifs ne furent principalement que la pulpe et l'électro-chimie (Proulx M.-U. et Gauthier E. 2004). Selon les mêmes auteurs et considérant le modèle théorique de Rostow, malgré la forte croissance industrielle du 20^e siècle, notre région n'est pas parvenue à atteindre la maturité économique espérée.

De plus, les deux principaux employeurs étaient, jusqu'en février dernier, Alcan et Abitibi-Consolidated, employant respectivement 6 540 et 4 500 personnes. Par la suite et tel qu'il apparaît au graphique plus bas, les chiffres baissent drastiquement (Les Affaires, 26 février 2005, p. 46).

Principaux employeurs manufacturiers



Source : Les Affaires, 26 février 2005, p. 46

Considérant les mises à pieds massives chez les deux principaux employeurs depuis près de deux ans, il y a lieu d'envisager une dévitalisation importante de la région **si rien n'est fait pour pallier à la situation.**

La diversification des activités économiques, tout comme celle des usages des ressources et de l'environnement, demeure pourtant un catalyseur de premier ordre dans le développement des régions ressources telles que le Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'amélioration des infrastructures de transport y contribue, notamment en améliorant l'accès aux marchés et aux ressources.

À ce titre, on remarque dans les milieux ruraux, depuis les quelques dernières décennies, une diversification des activités économiques et la perte du caractère dominant de l'activité agricole (Dugas et Vachon dans l'ouvrage sous la direction de Vachon, 1991). Aussi, l'amélioration des moyens et des infrastructures de transport a rendu les territoires ruraux plus accessibles aux communautés vivant en milieu urbain et oeuvrant dans des secteurs d'activité autres que ceux traditionnellement liés aux milieux ruraux. On reconnaît désormais la multifonctionnalité de la nouvelle économie liée aux territoires ruraux et le rôle déterminant de cette multifonctionnalité (Jean, 2003).

Les exportations manufacturières

L'importance des exportations pour le développement économique des régions est mise en évidence par la théorie de la base exportatrice (Proulx, 2002). Cette théorie suggère que l'économie d'un région comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean est fortement ouverte et dépendante, et doit compter sur la demande externe pour ses produits, et l'apport d'argent neuf qu'elle amène, pour sa croissance. De plus, moins une économie régionale est diversifiée, plus les fuites monétaires sous forme d'importations ou d'investissements à l'extérieur sont importantes. Alors, le niveau des exportations se doit d'être d'autant plus élevé qu'il est nécessaire de compenser ces fuites.

La théorie de la base exportatrice divise les activités économiques en activités basiques, qui répondent à une demande exogène, et en activités non basiques, qui comprennent les activités induites par les premières. Cette théorie est intimement liée avec le concept d'effet multiplicateur. En effet, l'expansion des activités basiques, comme les exportations, se traduit par une injection de fonds en faveur de certains agents, qui en consomment une partie localement. Cette

consommation devient elle-même un revenu pour d'autres agents, qui la dépensent à leur tour en partie, et ainsi de suite, alimentant de façon cumulative le circuit économique local. L'effet total de l'injection est donc supérieur au montant de celle-ci, dans un rapport qu'on nomme le « multiplicateur ». **Ainsi, l'augmentation de la base économique régionale que peut amener le projet d'amélioration de la route 175 amènerait le développement d'autres activités, destinées à répondre à une demande locale accrue. Dans la mesure où ces activités sont de nouvelles productions régionales qui viennent se substituer aux importations, les fuites économiques hors de la région diminueraient, contribuant à conserver davantage l'effet multiplicateur de nouvelles injections.**

Il existe peu de données régionales concernant les exportations. Cependant, Gauthier, Brisson et Fortin (2004) fournissent un portrait des établissements manufacturiers exportateurs du Saguenay-Lac-Saint-Jean de 1994 à 2003. Il faut noter que dans cette étude, les exportations sont définies comme étant des ventes réalisées à l'étranger, mais que toute vente réalisée à l'extérieur de la région est bénéfique dans le sens décrit plus haut. Ainsi, en 2003, la région comptait 424 établissements manufacturiers, dont 120 établissements manufacturiers exportateurs, et ces derniers employaient 14 014 personnes. Leur nombre a doublé sur la période étudiée. Au terme des emplois, ceux-ci oeuvrent principalement dans la filière du bois (39%) et dans le secteur de la première transformation des métaux (31%). Cependant, l'étude fournit également des renseignements sur les établissements intéressés à exporter. Ainsi, bien qu'ils n'exportaient pas en 2003, 63 établissements ont indiqué un intérêt pour l'exportation, et l'un des secteurs les plus représentés parmi ceux-ci est celui des aliments, des boissons et du tabac. **Il est raisonnable de penser que l'amélioration de la route 175 pourrait donner à ces établissements un incitatif supplémentaire à se lancer dans des activités d'exportations.**

Nombre d'établissements manufacturiers exportateurs et intéressés à exporter
au Saguenay-Lac-Saint-Jean, 2003

Secteurs d'activité	Établissements exportateurs	Établissements intéressés à exporter
Aliments, boissons et tabac	6	10
Vêtements et articles de sport	7	8
Pâtes et papier, sciage et rabotage, bois travaillé	42	10
Impressions, enseignes et étalages	3	2
Première transformation des métaux	12	-
Fabrication de produits métalliques	15	11
Machinerie et matériel de transport	17	7
Produits électriques et électroniques	3	2
Produits minéraux non métalliques	10	5
Produits chimiques et en plastique	5	7
Autres	0	1
Totaux	120	63

Source : adapté de Gauthier, Brisson et Fortin (2004)

Analyse de la situation géoéconomique

Si les modes d'occupation et la technologie utilisée dans les transports et les communications évoluent et repoussent toujours plus loin l'aspect limitatif des barrières naturelles sur le développement, elles induisent tout de même un effet cumulatif sur les pôles qui naissent et évoluent à travers les époques. Les villes de Québec et de Montréal, tout comme plusieurs grandes villes en bordure de principales voies navigables, constituent de très bons exemples en ce sens. En effet, la fondation de plusieurs de ces villes en Amérique du Nord eut lieu à une époque où le transport maritime constituait un élément hautement limitatif et déterminant des échanges commerciaux.

Dès le XVII^e siècle, le développement local et régional reposait sur la capacité à acheminer de grands volumes de marchandises le plus loin possible vers le cœur du continent. Les barrières naturelles correspondaient alors à la fin des voies navigables (Proulx, 2002). Bien que les modes de transport aient grandement évolué et que la fin des voies navigables ne constitue plus une barrière au transport des marchandises, bon nombre de grandes villes portuaires ont continué de croître. Montréal et Québec ne font pas exception à cette règle. Le développement de Québec fut initié de manière précoce avec l'industrie navale, avant d'être surpassé par celui de Montréal, puis par celui de Toronto, qui

polarise maintenant l'essentiel des activités du tertiaire moteur (Proulx M.-U. et Gauthier E., 2004).

Ceci démontre bien que l'effet structurant de certains attributs et de certaines infrastructures va souvent bien au-delà du simple besoin ponctuel auquel ils sont appelés à répondre. Tel qu'on l'a vu plus haut, la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean dispose des attributs géographiques et physiques lui permettant de se développer de la même façon que les grands centres du Québec sont parvenus à le faire au cours des derniers siècles. La région est également dotée d'un pôle naturel de développement offrant un potentiel de rayonnement vers le centre et le nord du Québec.

Les infrastructures de transport en tant qu'outil de développement

Tel que présenté dans certaines théories dont celle des aires de marchés, les infrastructures de transport ont un effet structurant sur l'économie des régions. L'effet de polarisation est certainement l'un des effets les plus abordés dans la littérature. On considère, d'entrée de jeu, qu'une amélioration de la route 175 par l'introduction de quatre voies divisées permettra de diminuer les coûts de transport. Tel qu'on le verra plus bas, une telle diminution passe, entre autres, par une augmentation de la sécurité, de la fluidité et de la fiabilité quant à l'accessibilité de l'infrastructure et aux délais prévisibles de transport.

La théorie de la localisation d'Alfred Weber offre une explication des facteurs de localisation des unités de production et de transformation, mais également une justification à l'introduction d'un lien autoroutier (Plassard, 1977). Selon cette théorie, le choix de la localisation des activités économiques repose sur trois facteurs :

- Les frais de transport de la matière première et des produits finis
- Le coût de la main d'œuvre
- L'intérêt, pour l'entreprise, de bénéficier d'économies d'agglomération

Relativement au deuxième point, on pourrait également considérer les coûts de localisation en général (taxes foncières, coût des services, etc.). Bien entendu, l'intérêt du présent mémoire porte principalement sur le premier élément.

On considère, selon cette théorie, qu'une diminution des coûts de transport par l'amélioration d'une infrastructure telle que la route 175 pourrait offrir un

avantage en faveur d'une localisation des activités de production et de transformation dans notre région. Certaines usines, par exemple, s'alimentent en ressources provenant de notre région, mais également des autres régions environnantes. Pour certaines d'entre elles, une diminution des coûts de transport des ressources vers notre région et des produits finis vers les marchés extérieurs pourrait renforcer l'intérêt d'une localisation chez nous, considérant par exemple un taux inférieur des taxes foncières et un environnement de production plus favorable.

On dit également dans la littérature qu'une diminution de la résistance dans les transports entre deux pôles renforce la domination du centre le plus fort au détriment du centre le plus faible. Ceci est vrai, en théorie, et cette règle est à l'origine d'une certaine opposition au projet de la route à quatre voies divisées dans le Parc des Laurentides.

On doit toutefois considérer que Québec et Saguenay ne sont pas dans les faits, les deux seuls pôles d'un système fermé. Bien que Québec occupe une position dominante de l'économie spatiale face à plusieurs localités, elle n'en demeure pas moins un pôle secondaire de centres beaucoup plus imposants tels que Montréal et Toronto, par exemple. D'ailleurs, certains auteurs considèrent, dans un tel cas, que l'effet de polarisation pourrait parfois bénéficier au pôle secondaire sans nuire au pôle dominant (Plassard, 1977). Nous considérons à cet effet, que le projet d'une route à quatre voies divisées offre la possibilité d'améliorer un prolongement naturel existant de l'axe Québec – Windsor et ainsi, renforcer les liens physiques de notre région aux activités économiques des grands centres.

L'usage des infrastructures routières offre un excellent portrait de la situation relative aux échanges économiques au Québec. La carte plus bas présente l'importance relative des flux interurbains de véhicules lourds au Québec. On y observe la dominance écrasante des déplacements routiers dans le corridor Québec-Windsor. Tel qu'il apparaît sur la carte, le réseau routier au Québec draine une activité économique principalement dans le sud de la province, entre cette dernière et l'extérieur mais également, de l'extérieur vers l'extérieur en empruntant les routes du Québec.

Carte 1 : Les flux de transport des véhicules lourds au Québec en 1999



Source : Ministère des transports du Québec, 1999

La qualité des infrastructures routières

On considère ici la qualité des infrastructures de transport en regard de leur aptitude à répondre aux besoins auxquels elles sont destinées. La sécurité, la fluidité et la fiabilité constituent selon nous, des facteurs importants de la qualité d'une infrastructure telle qu'une route.

La sécurité routière

L'un des éléments des plus déterminants lorsqu'on planifie la construction et l'amélioration d'infrastructures de transport est certainement la sécurité des utilisateurs. Les statistiques démontrent à cet effet, que la route reliant Québec à Ville de Saguenay est le lieu de plusieurs accidents à chaque année. Il semble que les dépassements dangereux et la présence d'animaux sur la route soient parmi les causes d'accidents les plus fréquentes. En effet, des 861 accidents enregistrés sur la route 175 entre 1993 et 2001, 15,3% impliquaient un animal⁶.

La construction d'une route à quatre voies divisées permettrait de diminuer le nombre d'accidents reliés aux deux causes exposées ci haut. D'abord, la construction d'une deuxième voie dans chacune des directions vient éliminer le danger de collision lié aux dépassements. De plus, l'élargissement du corridor

⁶ Transport Québec, octobre 2003

qu'exige une telle infrastructure réduit les risques de collisions avec des animaux. En effet, il appert que les cervidés ont généralement tendance à demeurer près des couverts forestiers et donc, à demeurer plus loin des routes lorsque les corridors routiers sont plus larges. Bien que les avis soient partagés à cet effet et que la littérature demeure relativement limitée, on s'entend sur le fait qu'un corridor routier plus large améliore la visibilité des conducteurs, leur permettant de détecter plus tôt les animaux et de mieux réagir (de Bellefeuille, Octobre 2003).

La fluidité

La fluidité de la circulation s'apprécie en regard de la régularité de cette dernière, qui est favorisée, entre autres, par la possibilité de rouler à vitesse constante. La route 175 ne dispose, actuellement, de voies de dépassement qu'en certains endroits. Cette situation, combinée à la longueur du trajet à parcourir, rend souvent les voyages agressants pour les conducteurs qui ne roulent pas nécessairement à la même vitesse. Comme les occasions de dépassement sont rares, plusieurs conducteurs maintiennent une distance non sécuritaire avec le véhicule qu'ils tentent de dépasser, afin de pouvoir profiter de la prochaine occasion de dépassement qui ne laissera probablement que très peu de marge de manœuvre. Ce comportement, que le manque de voies de dépassement contribue à alimenter, combiné à la vitesse de la circulation, augmente significativement le risque d'accidents (Tanzi T.J., Guiol R., Laurini R. et Servigne S., 1998). Également, le manque de fluidité peut entraîner une augmentation des dépenses énergétiques, alors que les conducteurs doivent freiner et accélérer à plusieurs reprises durant leur voyage.

La fiabilité

La fiabilité d'une infrastructure de transport s'apprécie notamment par sa disponibilité en tout temps et par la durée attendue des déplacements à partir de laquelle on parvient à fixer des rendez-vous. Relativement à ce deuxième élément, les entreprises ont souvent des besoins logistiques qui exigent un respect rigoureux des rendez-vous. Or, les accidents ne devraient pas faire en sorte d'augmenter les délais de déplacement de plusieurs heures ou d'interrompre la circulation, surtout sur un lien routier reliant deux régions.

La perception des Québécois concernant la route 175⁷

Comme il a été dit plus haut, le concept de distance est aussi psychologique. C'est à cet effet qu'un sondage a été réalisé du 2 au 7 mai 2005 auprès de 1923 résidents du Québec, à l'exception du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscaminque, de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec. Le rapport complet de cette étude se trouve en annexe. Un des objectifs de l'enquête était d'évaluer la notoriété et l'utilisation de la route 175. À cet effet, 48% des répondants ont indiqué connaître la route. De ceux-ci, 70% l'ont déjà utilisée au moins une fois. Donc, au moins 34% des Québécois auraient déjà utilisé la route 175. De plus, 39% des répondants ont effectué une visite au Saguenay-Lac-Saint-Jean il y a trois ans et moins, alors que 19% disent n'y être jamais allés. Les principales raisons d'un séjour dans la région ont été l'agrément (58%), la visite de parents et d'amis, (25%) les affaires et les congrès (25%).

Un autre objectif de l'enquête était de connaître la perception des Québécois de la route 175 quant à son aspect sécuritaire. Ainsi, 61% de ceux-ci la trouvent sécuritaire en saison estivale. D'un autre côté, 88% des Québécois jugent la route peu ou pas du tout sécuritaire. **Fait étonnant, le fait d'utiliser ou non la route ne semble pas modifier significativement la perception de la sécurité de la route, peu importe la saison.**

L'effet de la route 175 sur les choix des individus et des entreprises a été sondé. Ainsi, quant à la destination de vacances, 18% des répondants ont affirmé qu'ils pourraient être dissuadés de venir dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean s'ils devaient emprunter la route 175 en été. Cette proportion passe à 61% pour les vacances d'hiver. Aussi, 40% des répondants ont affirmé qu'ils seraient dissuadés tenir des réunions d'affaires ou des congrès au Saguenay-Lac-Saint-Jean s'ils devaient passer par la 175. Pour ce qui est de l'implantation d'entreprises dans la région, 50% des répondants ont affirmé que s'ils avaient à investir au Québec, l'état actuel de la route 175 les dissuaderait de la faire au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cependant, l'aménagement d'une route à quatre voies divisées pourrait inciter 68% des répondants à venir davantage dans la région.

Il est donc clair que les Québécois ont une perception globalement négative de la route 175, notamment en conditions hivernales. Il y a un lien entre la perception sécuritaire de la route et la fréquentation de la région. Ainsi, la route 175, dans

⁷ Étude réalisée par la firme Uni-Marketing pour le compte de Promotion-Saguenay

son état actuel, apparaît nettement comme un handicap à la fois économique et touristique pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Toutefois, l'amélioration de la route pourrait accroître la fréquentation de la région et réduire considérablement ce handicap.

CONCLUSION

Tel qu'exprimé en introduction, le présent mémoire avait pour but de démontrer le potentiel de développement de notre région et l'importance d'améliorer le lien routier de cette dernière à Québec. On doit considérer le projet d'amélioration de la route 175 autrement qu'en tant que simple volonté politique pour satisfaire la population régionale. Ce projet doit devenir celui du Québec dans son ensemble ; un projet qui permettra au Québec de tirer un meilleur parti du potentiel que lui confère sa réalité géophysique.

Considérant que la Saguenay-Lac-Saint-Jean représente un pôle naturel de développement, que la ville de Saguenay constitue une ville industrielle propice au transport lourd, que la route 175 s'inscrit dans le prolongement naturel de l'axe Windsor-Québec, et considérant enfin l'état des perceptions qu'entretiennent les Québécois à l'égard de la route 175, nous appuyons le projet de réaménagement de la route 175 pour en faire une route à quatre voies divisées.

RÉFÉRENCES

Boivin S. (29 septembre 2004). « Promenade Samuel-de-Champlain – Un tronçon en péril – La pétrolière Irving tarde à dépolluer ses terrains », *Le Soleil*, p. A3

De Bellefeuille S. (Octobre 2003). *Mesures de mitigation visant à réduire le nombre de collisions routières avec les cervidés*, Transports Québec, 103 p.

Francoeur L.-G. (22 Janvier 2005). « La Cour suprême confirme le principe du pollueur-payeur », *Le Devoir*, p. a6

Gagné J.-P. (1^{er} janvier 2005). « L'emplacement du futur hôpital universitaire : ne rien précipiter », *Les Affaires*, p. 14

Gagné J.-P. (19 février 2005). « Rien ne dit qu'Outremont et Saint-Luc sont les meilleurs sites », *Les Affaires*, p. 18

Gauthier, M.-J., Brisson, C. & Fortin, J.-F. (2004). *L'exportation au Saguenay-Lac-Saint-Jean : portrait des établissements manufacturiers exportateurs de 1994 à 2003*, partie A, Atlas électronique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Université du Québec à Chicoutimi, 55 p.

Gauthier, M.-J., Brisson, C. & Fortin, J.-F. (2004). *L'exportation au Saguenay-Lac-Saint-Jean : portrait des établissements manufacturiers exportateurs de 1994 à 2003*, partie B, Atlas électronique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Université du Québec à Chicoutimi, 152 p.

Gauthier M.-J., Tremblay E. & Brisson C. (Printemps-été 2003). « Profils territoriaux de l'évolution de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean », *Organisations et territoires*, vol. 13, no. 2, pp. 15-30

Jean, B. (2003). « Réussir le développement des communautés rurales : dix conditions gagnantes », *Organisations et territoires*, vol. 12, no. 2, pp. 19-30

Jolicoeur M. (26 février 2005). « Hydro-Québec est impressionné par le potentiel de la région », *Les Affaires*, p. 52

Le Groupe L.C.L. (1991). *Étude d'opportunité d'amélioration du lien routier entre la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et la région de Québec – Résumé*, Ministère des Transports, 18 p.

Ministère des affaires Municipales et Régions du Québec (2002). *Répertoire des municipalités, Édition octobre 2002*, Les publications du Québec, 817 p.

Multilateral Investment Guarantee Agency (MIGA) of the World Bank Group (2002). *Foreign direct investment survey*, Washington, 64 p.

Organisation de Coopération et Développement Économiques (2002). *Investissements en infrastructure de transport et développement régional*, Paris, Les Éditions de l'OCDE, 165 p.

Plassard F. (1977). *Les autoroutes et le développement régional*, Paris, Économica, 341 p.

Proulx M.-U. (2002). *L'économie des territoires au Québec*, Ste-Foy, PUL, 364 p.

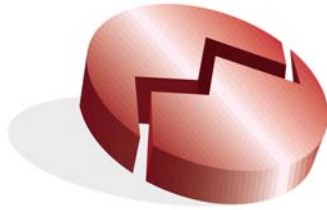
Proulx M.-U. et Gauthier E. (2004). *Le potentiel de rebondissement économique du Saguenay-Lac Saint-Jean – Devis de recherche*, Saguenay, 15 p.

Tanzi T.J., Guiol R., Laurini R. et Servigne S. (1998). « A system for motorway management based on risk rate estimation », *Safety Science*, no. 30, pp. 9-23

Transports Québec (1999). *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec*, Les publications du Québec, 147 p.

Vachon, B. (sous la direction de). (1991). *Le Québec rural dans tous ses états*, Boréal, Montréal, 314 p.

ANNEXE



UNIMARKETING

SONDAGE

**Étude de perception réalisée auprès des Québécois
concernant la route 175 reliant Saguenay (Chicoutimi) à Québec
par la Réserve faunique des Laurentides**

Rapport

Mai 2005

Table des matières

1. Méthodologie.....	27
2. Objectifs de l'enquête.....	28
3. Résultats.....	28
3.1. Notoriété et utilisation de la route 175.....	28
3.2. Perception des Québécois qui connaissent la route 175 quant à son aspect sécuritaire en conditions estivales.....	31
3.3. Perception des Québécois qui connaissent la route 175 quant à son aspect sécuritaire en conditions hivernales.....	33
3.4. L'effet de la route 175 sur la destination vacances en été.....	35
3.5. L'effet de la route 175 sur la destination vacances en conditions hivernales.....	37
3.6. L'effet de la route 175 sur la tenue de réunions d'affaires ou de congrès.....	39
3.7. L'effet de la route 175 sur l'implantation d'entreprises.....	41
3.8. L'aménagement d'une route à quatre voies divisées et la fréquentation de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.....	43
4. Constats.....	45
Annexe 1 : Tableaux statistiques.....	46
Annexe II : Comment lire les tableaux statistiques.....	0

1. Méthodologie

La collecte des données a été réalisée du 2 au 7 mai 2005 par voie d'entrevues téléphoniques à partir du centre d'appels d'UniMarketing à Saguenay.

Les numéros de téléphone ont été générés aléatoirement et les répondants sondés ont été sélectionnés au sein des ménages contactés avec l'aide de la grille de Kish.

Au total, 1923 entrevues ont été réalisées parmi la population du Québec à l'exception du Saguenay–Lac-Saint-Jean et des régions nordiques du Québec (Abitibi-Témiscamingue, Côte-Nord et Nord-du-Québec) dont la route d'accès principale à la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean n'est pas la route 175.

Le taux de réponse associé à l'étude est de 60 %. Le taux de non-réponse (répondants absents, lignes occupées, boîtes vocales) est de 21 % et le taux de refus de participation a été mesuré à 19 %.

Pour répondre à toutes les questions de perception et d'opinion à l'égard de la route 175, les répondants devaient connaître l'existence de celle-ci, au moins pour en avoir déjà entendu parler. Sur les 1 923 personnes contactées, 1 000 ont satisfait cette exigence.

Les résultats d'ensemble sous-tendent une marge d'erreur échantillonnale maximale de $\pm 3,1$ % et ce, 19 fois sur 20.

	Nombre de répondants total	Marge d'erreur
Nombre de répondants total	1 923	$\pm 2,2$ %
Répondants connaissant la 175	1 000	$\pm 3,1$ %

Les données d'ensemble ont été pondérées en fonction du sexe, de l'âge, de la langue et du poids démographique de la population, de façon à rendre les résultats conformes à la situation générale de la population sondée.

2. Objectifs de l'enquête

L'enquête avait comme objectif de connaître la perception de la route 175 auprès de la population du Québec qui doit utiliser cette route comme principale voie d'accès ou comme une des principales voies d'accès pour se rendre dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Plus spécifiquement, cette enquête a permis d'évaluer les aspects suivants :

- La notoriété de la route 175;
- La proportion de Québécois qui ont déjà utilisé cette route;
- L'opinion quant au caractère sécuritaire de cette route en conditions estivales et en conditions hivernales;
- L'effet dissuasif de cette route quand vient le temps de choisir le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme destination vacances en conditions estivales et en conditions hivernales;
- L'effet dissuasif de cette route quand vient le temps d'organiser une réunion d'affaires ou un congrès dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- L'effet dissuasif de cette route quand vient le temps d'investir pour établir une entreprise dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- L'impact de l'aménagement d'une route sécuritaire à quatre voies divisées sur la fréquentation de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

3. Résultats⁸

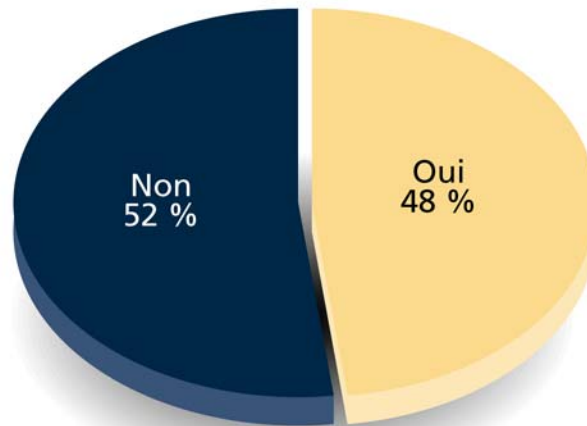
3.1. Notoriété et utilisation de la route 175

- 48% des répondants ont indiqué connaître la route 175 qui relie Saguenay (Chicoutimi) et Québec à travers la Réserve faunique des Laurentides, au moins pour en avoir déjà entendu parler.
- Dans la région de Montréal, cette proportion est de 39% contre 65% dans les autres régions du Québec y compris la Capitale Nationale.
- Ce sont les répondants de la Capitale Nationale (83%), du Bas-St-Laurent (63%) et de Chaudière-Appalaches (82%) qui connaissent le plus cette route.
- Les répondants qui ne connaissent pas la route sont majoritaires à Montréal-île (76 %), dans l'Outaouais (62 %), à Laval (57 %), en Estrie (55 %) et dans les Laurentides (54 %).

⁸ Les résultats sont livrés après répartition proportionnelle des répondants qui ne savaient pas ou ne voulaient pas répondre à la question donnée. Les résultats par région doivent être considérés avec circonspection à cause des marges d'erreur élevées.

- 45 % des Québécois francophones ignorent l'existence de la route 175, une proportion qui atteint 88 % chez ceux qui ont une autre langue maternelle que le français.

CONNAISSANCE DE LA ROUTE 175



Q : Connaissez-vous, au moins pour en avoir déjà entendu parler, la route 175 qui traverse la réserve faunique des Laurentides entre Québec et Saguenay (Chicoutimi)?

• Tableau détaillé

N=1923	Total (n=1923)	Montréal	Reste du Québec
Oui	48%	39%⁹	65%
Non	52%	61%	35%

- 70% des répondants qui connaissent la route 175 l'ont déjà utilisée au moins une fois.
- C'est donc dire qu'au moins 34 % des Québécois auraient déjà utilisé la route 175.

Q1A. L'avez-vous déjà utilisé ? (seulement ceux qui connaissent la route 175)

N=1000	Total (n=1000)	Montréal	Reste du Québec
Oui	70%	63%¹	80%
Non	30%	37%	20%

⁹ Les chiffres en caractères gras et ombragés représentent des différences statistiquement significatives.

Q10. À quand remonte votre dernière visite au Saguenay-Lac-Saint-Jean ?

Moment	Total
	(n=997)
Entre 0 et 2 ans	29%
Entre 2 et 3 ans	10%
Entre 3 et 4 ans	6%
Entre 4 et 5 ans	5%
Entre 5 et 7 ans	6%
Plus de 7 ans	25%
Jamais	19%

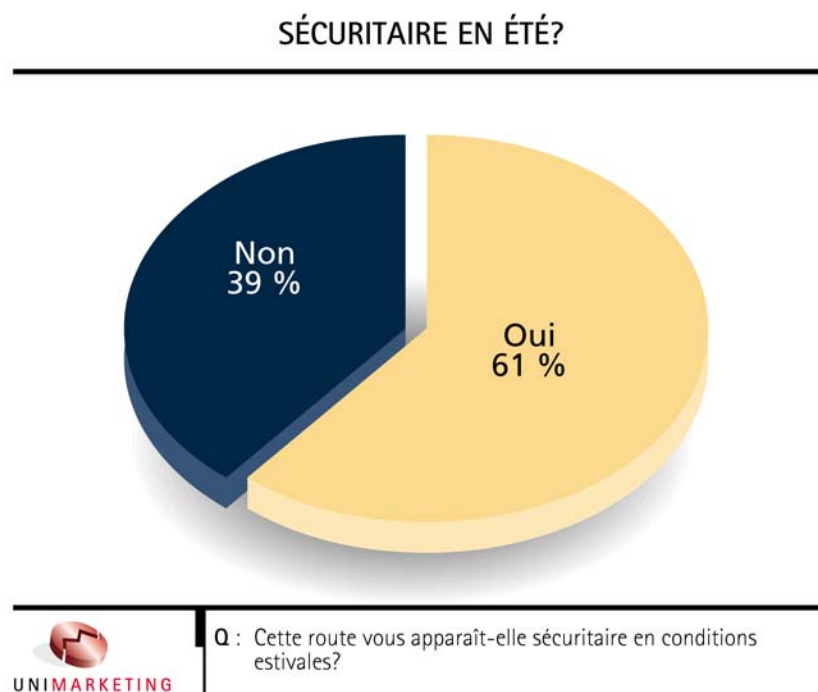
- On constate que 39 % des répondants ont effectué une visite dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean il y a trois ans ou moins, alors que 31 % sont venus il y a cinq ans ou plus et 19 % disent ne jamais s’être rendus au Saguenay–Lac-Saint-Jean même s’ils connaissent la route.
- 58 % des répondants sont venus dans la région pour une visite d'agrément, 25% pour visiter des parents et amis et 15% sont venus dans la région pour le travail.

Q11. Quelle était la raison première de cette visite ?

Raison	Total
	(n=793)
Agrément	58%
Visite de parents / amis	25%
Affaires et congrès	15%
Rencontre sportive	1%
Autres	1%

3.2. Perception des Québécois qui connaissent la route 175 quant à son aspect sécuritaire en conditions estivales

- Parmi les répondants de l'extérieur de la région qui connaissent la route 175, 61% la considèrent sécuritaire en condition estivale dont 9% «très sécuritaire» et 52% «assez sécuritaire».
- Quatre personnes sur dix (39%) sont d'avis que la route 175 n'est pas une route sécuritaire en été (29% «peu sécuritaire» et 10% «pas du tout» sécuritaire).



• Tableau détaillé

Opinion	Total (n=775)	Montréal	Reste du Québec
Très	9%	12%	8%
Assez	52%	52%	51%
Peu	29%	28%	31%
Pas du tout	10%	9%	10%

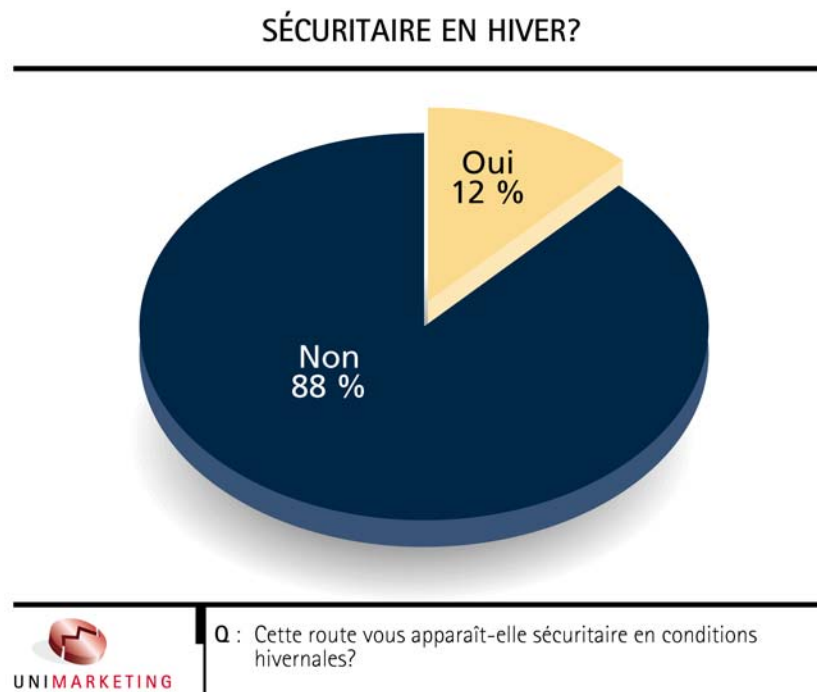
Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

Opinion	Total (n=775)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Très	9%	9%	9%
Assez	52%	53%	46%
Peu	29%	29%	31%
Pas du tout	10%	9%	15%

- Aucune différence statistiquement significative ne peut être observée entre les répondants des différentes régions du Québec ni même entre ceux qui ont déjà utilisé la route 175 et les autres qui ne l'ont jamais utilisée.
- Par contre, dans l'ensemble, les répondants qui ont complété un niveau universitaire ont un peu plus tendance que les autres répondants à considérer la route 175 comme étant sécuritaire en condition estivale.

3.3. Perception des Québécois qui connaissent la route 175 quant à son aspect sécuritaire en hiver

- Près de la moitié des Québécois (46 %) qui connaissent la route 175 considèrent qu'il s'agit d'une route «pas du tout» sécuritaire, contre 42 % qui la jugent «peu sécuritaire».
- En tout, près de neuf Québécois sur dix portent un jugement négatif sur le caractère sécuritaire de la 175 en conditions hivernales.
- Seulement 12 % des Québécois estiment que la route qui traverse la Réserve faunique des Laurentides est sécuritaire en hiver.



• Tableau détaillé

Opinion	Total (n=743)	Montréal	Reste du Québec
Très	1%	1%	1%
Assez	11%	9%	14%
Peu	42%	44%	38%
Pas du tout	46%	46%	47%

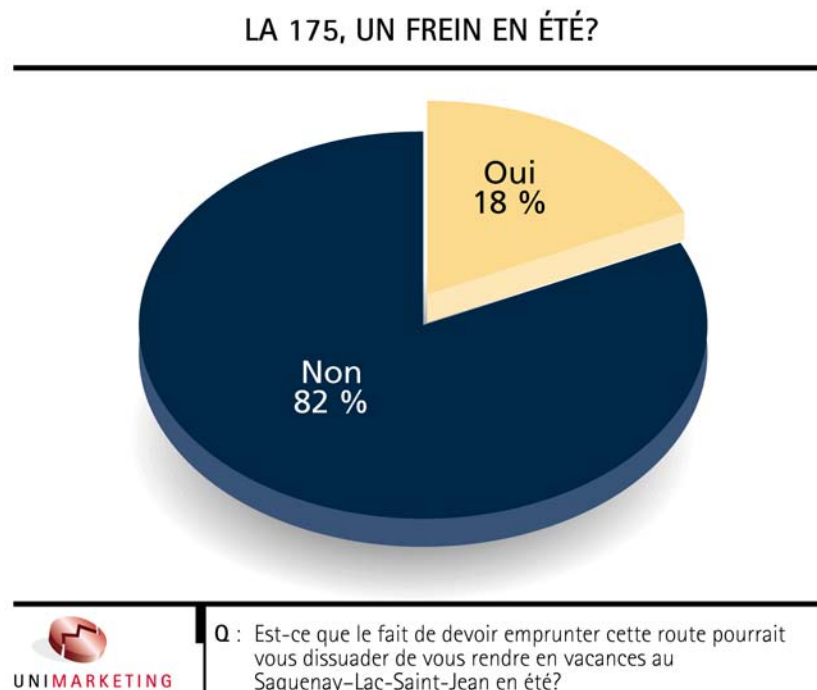
Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

Opinion	Total (n=743)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Très	1%	1%	1%
Assez	11%	12%	9%
Peu	42%	40%	45%
Pas du tout	46%	46%	46%

- Aucune différence statistiquement significative ne peut être observée entre les répondants des différentes régions du Québec ni même entre ceux qui ont déjà utilisé la route et ceux qui ne l'ont jamais utilisée. Tous les groupes répondants partagent donc la même opinion à cet égard.

3.4. L'effet de la route 175 sur la destination vacances en été

- 18% des personnes interrogées affirment qu'elles pourraient être dissuadées de venir dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean si elles devaient emprunter la route 175 en été.
- *A contrario*, 82 % des répondants déclarent que le fait de devoir emprunter cette route ne les dissuaderait «probablement» (32 %) ou «certainement» (50 %) pas de se rendre dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean pour des vacances en été.



• Tableau détaillé

Opinion	Total (n=960)	Montréal	Reste du Québec
Oui, certainement	8%	5%	11%¹
Oui, probablement	10%	9%	11%
Non, probablement pas	32%	31%	33%
Non, certainement pas	50%	55%	45%

¹ Les chiffres en caractères gras et ombragés représentent des différences statistiquement significatives.

Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

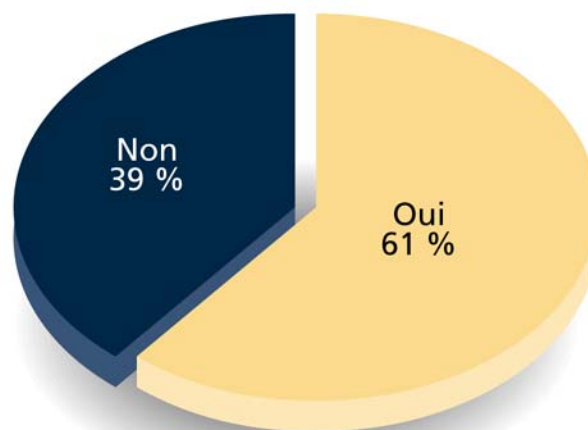
Opinion	Total (n=960)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Oui, certainement	8%	9%	6%
Oui, probablement	10%	8%	14%
Non, probablement pas	32%	32%	34%
Non, certainement pas	50%	51%	46%

- Les répondants des autres régions du Québec seraient un peu plus nombreux que ceux de la grande région de Montréal à renoncer à prendre leurs vacances dans la région en raison de la route 175 (soit à 22% contre 14% dans la région de Montréal).
- Les 65 ans et plus seraient plus nombreux que les autres répondants à se laisser «certainement» dissuader par la route 175 (16% versus 8% dans l'ensemble).

3.5. L'effet de la route 175 sur la destination vacances en hiver

- Un peu plus de six Québécois sur dix pourraient être dissuadés de venir dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'ils devaient emprunter la route 175 en conditions hivernales. Un Québécois sur trois répond «certainement» à cette question.
- Les gens qui ont déjà utilisé la route sont aussi nombreux à pouvoir être dissuadés que ceux qui ne l'ont jamais utilisé.

LA 175, UN FREIN EN HIVER?



Q : Est-ce que le fait de devoir emprunter cette route pourrait vous dissuader de vous rendre en vacances au Saguenay–Lac-Saint-Jean en été?

• Tableau détaillé

Opinion	Total (n=932)	Montréal	Reste du Québec
Oui, certainement	35%	35%	36%
Oui, probablement	26%	27%	26%
Non, probablement pas	18%	15%	19%
Non, certainement pas	21%	23%	20%

Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

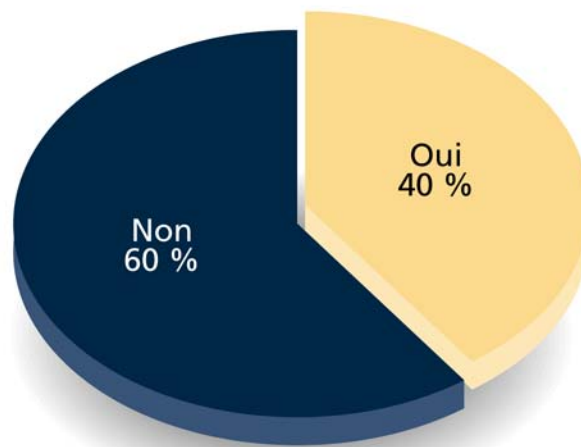
Opinion	Total (n=932)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Oui, certainement	35%	36%	32%
Oui, probablement	26%	26%	28%
Non, probablement pas	18%	17%	19%
Non, certainement pas	21%	21%	22%

- Cette opinion est partagée par l'ensemble des personnes interrogées et ce, peu importe leur provenance (région).

3.6. L'effet de la route 175 sur la tenue de réunions d'affaires ou de congrès

- Quatre Québécois sur dix (40 %) pourraient être dissuadés d'organiser une réunion d'affaires ou un congrès dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'ils devaient emprunter la route 175, dont 19 % répondent «certainement» contre 21 % «probablement».
- Dans 60 % des cas, la route 175 ne dissuaderait pas les gens de l'extérieur de la région à venir organiser une réunion d'affaires ou un congrès au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

UN FREIN POUR LES RÉUNIONS D'AFFAIRES OU LES CONGRÈS?



Q : Est-ce que le fait de devoir emprunter cette route pourrait vous dissuader d'organiser une réunion d'affaires ou un congrès dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean?

• Tableau détaillé

Opinion	Total (n=848)	Montréal	Reste du Québec
Oui, certainement	19%	18%	20%
Oui, probablement	21%	22%	22%
Non, probablement pas	29%	27%	31%
Non, certainement pas	31%	34%	27%

Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

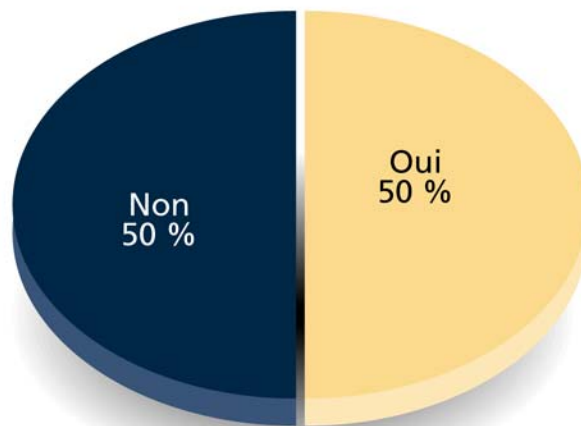
Opinion	Total (n=848)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Oui, certainement	19%	19%	17%
Oui, probablement	21%	21%	23%
Non, probablement pas	29%	30%	28%
Non, certainement pas	31%	30%	32%

- Cette opinion est partagée par l'ensemble des personnes interrogées peu importe leur provenance (région), qu'elles aient ou non déjà emprunté la route 175 ou en fonction de la date de leur dernière visite dans la région.

3.7. L'effet de la route 175 sur l'implantation d'entreprises

- S'ils avaient à investir au Québec, l'état actuel de la 175 pourrait dissuader 50% des Québécois à établir une entreprise dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. L'autre 50% des répondants n'y voient pas un élément de dissuasion à l'investissement.

UN OBSTACLE À L'IMPLANTATION D'ENTREPRISE



Q : Si vous étiez un entrepreneur intéressé à investir au Québec, est-ce que l'état actuel de la route 175 pourrait vous dissuader d'établir une entreprise dans la région?

• Tableau détaillé

Opinion	Total (n=780)	Montréal	Reste du Québec
Oui, certainement	25%	22%	28%
Oui, probablement	25%	24%	27%
Non, probablement pas	27%	26%	27%
Non, certainement pas	23%	28%¹	19%

¹ Les chiffres en caractères gras et ombragés représentent des différences statistiquement significatives.

Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

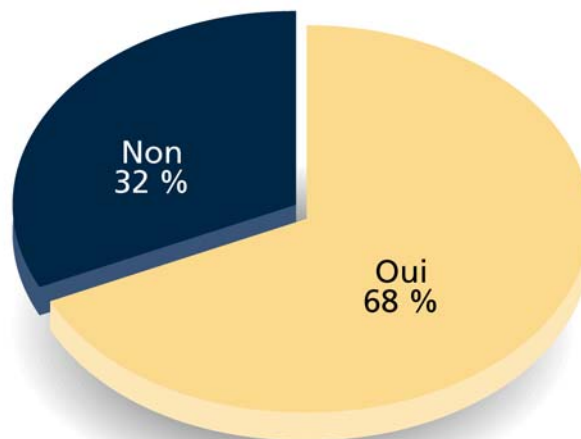
Opinion	Total (n=780)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Oui, certainement	25%	26%	20%
Oui, probablement	25%	25%	23%
Non, probablement pas	27%	26%	32%
Non, certainement pas	23%	23%	25%

- Les répondants de la région de Montréal seraient un peu moins craintifs à cet égard que ceux des autres régions du Québec.
- Aucune différence d'opinion n'est observée entre les répondants qui ont déjà utilisé la route et ceux qui ne l'ont jamais empruntée.

3.8. L'aménagement d'une route à quatre voies divisées et la fréquentation de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean

- 68% des personnes interrogées auraient davantage tendance à venir dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean si l'actuelle route 175 était remplacée par une route à quatre voies divisées «plus sécuritaire» selon les objectifs explicites du projet de réaménagement.
- Aucune différence d'opinion significative ne peut être observée entre les régions et Montréal, et entre les répondants qui ont déjà utilisé la route 175 et ceux qui ne l'ont jamais utilisée.
- Les répondants qui n'auraient pas tendance à venir plus souvent dans la région si la route 175 était remplacée par une route à quatre voies divisées sont plus nombreux que les autres répondants à considérer la 175 comme étant «très» et «assez» sécuritaire en été (à plus de 70% versus 61% pour l'ensemble des personnes interrogées).

UNE NOUVELLE ROUTE ACCROÎTRAIT LA FRÉQUENTATION?



Q : Si une route à quatre voies divisées était construite en remplacement de l'actuelle route 175, auriez-vous plus tendance à fréquenter le Saguenay–Lac-Saint-Jean?

- Les personnes qui auraient «certainement» plus tendance à venir dans la région avec la construction d'une route à quatre voies ont plus souvent indiqué que le fait de devoir emprunter la route 175 dans son état actuel pouvait les dissuader de venir dans la région l'été (29% d'entre-elles) ainsi que l'hiver (72% d'entre-elles).

• **Tableau détaillé**

Q9. Si une route à quatre voies divisées était construite en remplacement de l'actuelle route 175, auriez-vous plus tendance à fréquenter le Saguenay-Lac-Saint-Jean ?

Opinion	Total (n=963)	Montréal	Reste du Québec
Oui, certainement	44%	43%	44%
Oui, probablement	24%	24%	24%
Non, probablement pas	18%	19%	18%
Non, certainement pas	14%	14%	14%

Résultats en fonction de l'utilisation de la route 175

Opinion	Total (n=963)	Ont déjà utilisé la route	N'ont jamais utilisé la route
Oui, certainement	44%	45%	41%
Oui, probablement	24%	22%	30%
Non, probablement pas	18%	20%	15%
Non, certainement pas	14%	14%	14%

- Les répondants qui n'auraient «certainement» pas plus tendance à fréquenter la région avec la construction d'une route à quatre voies ont également plus tendance à considérer la route 175 comme étant «très» et «assez» sécuritaire en hiver (soit à un peu plus de 30% versus 12% pour l'ensemble des personnes interrogées).
- Aucune différence statistiquement significative ne peut être observée au niveau des intentions de fréquenter la région dans le contexte de la construction d'une route à quatre voies divisées et la date de la dernière visite dans la région.

4. Constats

- Près de la moitié des Québécois connaissent la route 175, au moins pour en avoir déjà entendu parler. Les Québécois qui ont une autre langue maternelle que le français et les habitants de l'île de Montréal, Laval, l'Outaouais, les Laurentides et l'Estrie ont moins tendance à connaître l'existence de cette route.
- Les Québécois qui connaissent la route 175 ont une perception globalement négative de son caractère sécuritaire, notamment en conditions hivernales.
- L'enquête démontre un lien clair entre la perception sécuritaire de la route et la fréquentation de la région. Ainsi, la route 175 apparaît nettement comme un handicap à la fois économique et touristique pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean : elle dissuade une partie significative de la clientèle touristique potentielle d'y venir en été (un sur cinq) et près des deux tiers des Québécois en hiver; cette route constitue également un frein à l'organisation de réunions d'affaires et à la tenue de congrès; elle dissuaderait une bonne partie des Québécois d'établir une entreprise dans cette région.
- *A contrario*, il semble que l'aménagement d'une route «sécuritaire» à quatre voies divisées dans la Réserve faunique des Laurentides permettrait d'accroître la fréquentation de la région auprès d'un peu plus de deux tiers des Québécois. En fonction de la perception des Québécois, il apparaît que l'aménagement d'une route à quatre voies divisées viendrait réduire considérablement le handicap économique et touristique que constitue actuellement la 175 pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.
- On ne décèle aucun écart significatif entre la perception de la route et la réalité vécue par ses utilisateurs, soit entre l'opinion de ceux qui l'ont déjà utilisée et de ceux qui ne l'ont jamais utilisée. La perception globalement négative n'est donc pas le fruit d'une méconnaissance de cette route.
- Il existe assez peu de différences dans la perception des Québécois selon leur région.

Annexe 1 : Tableaux statistiques

Annexe II : Comment lire les tableaux statistiques

• Bannière d'analyse

L'en-tête des tableaux statistiques est constitué des variables descriptives de la population sondée. Il s'agit de la bannière d'analyse. Chaque variable (sexe, âge, etc.) est présentée sur une base de 100 points, de sorte que la lecture de la ligne (%H) rend compte du départage de la variable parmi les sous-ensembles (par exemple, les hommes représentent 49% de l'échantillon et les femmes 51%). Les chiffres associés (507 et 543) correspondent au nombre d'individus sondés constituant l'échantillon réel avant pondération des résultats, de même que les résultats associés à la pondération, lesquels reflètent la situation au sein de la population réelle (les 507 hommes sondés parlent pour les 1078 hommes qui forment la population dans l'exemple). Notez qu'en multipliant le chiffre associé à la pondération par 100, on obtient une approximation du nombre d'individus qui forment le bassin véritable de la population concernée (107 800 dans l'exemple).

• Variable présentée à la verticale

Chacune des questions administrées au sondage (présenté à la verticale) est croisé avec la bannière d'analyse. Sous la colonne *total* on retrouve la répartition en % des réponses possibles à chacune des questions.

Exemple : L'équivalent de 29% des répondants résident au Lac-Saint-Jean, ce qui correspond à 64 000 personnes au sein de la population sondée.

• Lecture des données croisées

% V : Présentation et interprétation des résultats à la verticale

les valeurs en % expriment le départage des résultats de la donnée en bannière d'analyse. Pour chacune des données inscrites sous les variables de la bannière d'analyse, la valeur des résultats lus verticalement totalise 100%.

Exemple : Le départage du lieu de résidence des hommes est le suivant :

Lac-Saint-Jean	29%
Jonquière et environs	24%
Chicoutimi métropolitain	38%
La Baie/Bas Saguenay	9%

%H : Présentation et Interprétation des résultats à l'horizontale

Les valeurs en % expriment le départage des résultats des variables présentés en bannière d'analyse. Pour chaque variable de la bannière d'analyse, les pourcentages lus horizontalement totalisent 100%. Exemple : D'entre tous les gens résidant au Lac-Saint-Jean, 15% sont âgés entre 18-24 ans, 18% entre 25-34 ans, etc.

- **Test statistiques**

Test des différences significatives : la donnée présentée dans la cellule est différente de la fréquence attendue lorsque des signes + ou des signes - accompagnent le résultat présenté. Le résultat est très différent (+++ ou ---), assez différent (++ ou --) ou légèrement différent (+ ou -) de la fréquence attendue pour cette cellule selon le test du(CHI CARRE).

Test de moyenne : la moyenne pour la catégorie est statistiquement différente lorsqu'elle est soulignée par des signes - = ou = (= avec un moins en dessous) signifie que cette moyenne est statistiquement très différente (.99), (=) signifie que la moyenne est différente (.95) et (-) signifie que la moyenne présente une légère tendance (.90).

- **Moyennes**

Toutes les moyennes sont exprimées sur une base de 0 à 100. Ainsi, selon le cas < 0 > signifie < très insatisfait >, < totalement en désaccord >, etc. et < 100 > signifie < très satisfait > ou < totalement en accord > avec l'énoncé.