

Route 175 à 4 voies divisées

Présenté par : Georges Boucher, Saguenay, arrondissement de Jonquière.

Depuis plus de 25 ans, des citoyens de la région Saguenay-Lac St.-Jean réclament une voie de communication routière sécuritaire et fonctionnelle entre la région et le reste de l'Amérique du Nord.

Déjà, en 1972, la Société Nationale des Québécois recueillait 27500 signataires en faveur de cette route. Plus tard en 1990, Accès-Bleuet prenait la relève et recueillait à son tour 55,000 signataires lors d'une autre tentative. En 1998, Accès-Bleuet met en branle une autre pétition, et recueille plus de 100,000 signatures. La pétition a été déposée à l'assemblée Nationale par Mme Jeanne Blackburn.

D'autre part, en 1992, la commission royale des transports avait décrété que la route 175 était une route faisant parti du Réseau Routier National Canadien, étant donné que c'était le lien routier principal reliant deux agglomérations urbaines importantes (Québec et Saguenay). À ce titre, la 175 devenait alors éligible à une participation financière de la part du gouvernement fédéral lors de travaux d'amélioration importants tels que élargissements pour en faire un 4 voies divisées. Il est bon de rappeler que Saguenay (150,000 h.) qui est la sixième ville en importance au Québec est la seule à ne pas être reliée au Réseau Routier National Canadien par une autoroute.

En 1991, le Ministère des Transports du Québec commandait une étude sur le projet d'amélioration de la 175 au groupe L.C.L. Voici quelques données qui proviennent de cette étude. Ces données peuvent avoir changées un peu car elles datent de 14 ans.

Les déplacements des voyageurs dans le parc doubleraient avec une route à 4 voies divisées, selon le sondage SOM-SAGAMIE effectué en 1990 au Saguenay-Lac-St.Jean, dans le Québec métropolitain et dans les autres régions du Québec.

Les visiteurs qui viennent dans la région le font en automobiles dans une proportion de 88% et ils empruntent la 175 dans une proportion de 63%. Les importations et exportations de marchandises qui empruntent la 175 représentent 81% des livraisons totales.

Au niveau économique, la construction d'une route à voies divisées en 1991 aurait eu les effets suivants sur l'économie régionale :

- 5000 emplois/année(pendant la construction)
- 185 millions en salaires versés
- 285 millions en valeur ajoutée
- 108 millions en impôts, tps, tvq retournés aux gouvernements

Les impacts socio-économiques d'une route à 4 voies divisées :

Réduction des coûts du transport lourd et privé

Réduction du temps de déplacement

Le secteur touristique serait particulièrement favorisé : les trois principaux motifs de déplacement des visiteurs en région seraient susceptibles de lui rapporter des revenus additionnels : (parents/amis, tourisme/loisirs, travail/affaires/congrès) ces revenus supplémentaires étaient évalués à environ 32 millions annuellement

Le rendement annuel net positif d'une route à 4 voies divisées par rapport à une route améliorée (c.à.d. des sections à 3 voies) serait de \$700,000. chaque année; soit 3.8 millions en économie due à la diminution des pertes, auxquels il faut soustraire les coûts supplémentaires d'entretien pour un 4 voies c.à.d. 3.1 millions.

Au niveau de la sécurité; l'impossibilité pour les automobilistes qui roulent à une vitesse moyenne de 107 km/hr. de dépasser les camions lourds qui eux roulent à une vitesse moyenne de 82 km/hr. et ce à plusieurs endroits, met dangereusement à l'épreuve la patience des conducteurs qui sont habitués à rouler sur des autoroutes, en les incitant à effectuer des manœuvres dangereuses de dépassement.

Le temps d'intervention des ambulances est de 20 à 30 minutes, en conditions climatiques idéales. De là, la nécessité de tout mettre en œuvre pour éliminer les risques de blessés graves lors de collisions frontales.

Quelques statistiques sur la dangerosité de la 175 par rapport à l'autoroute 20 pour une période de 8 ans de 1980 à 1988 fournies par la S.A.A.Q. dans le rapport "Les coûts de l'insécurité routière au Québec" :

Il y a 6 fois plus de circulation sur la 20

73 décès sur la 175

79 décès sur la 20

1 décès par 754,000 véhicules sur la 20

1 décès par 149,000 véhicules sur la 175

4 fois plus de blessés graves sur la 175 que sur la 20

Autres statistiques provenant de la S.A.A.Q. pour les années 1985 à 1989 sur la route 175 :

Pour cette période sur un total de 1566 accidents, 189 ont été frontaux et ont causé 44 décès plus 134 blessés graves.

Pour les 1377 autres accidents non-frontal, on dénombre 20 décès et 164 blessés graves. Si on fait une proportion on a une chance sur 4 de mourir lors d'une collision frontale contre une sur 70 lors d'une collision non-frontale.

En conclusion, Le projet proposé actuellement par le promoteur nous semble tout à fait adéquat et acceptable tant au niveau de la sécurité routière que du côté de la protection de l'environnement.

Je souhaite que le projet soit accepté tel que proposé c.à.d. un 4 voies divisées, car c'est sur cette conception du projet que le gouvernement fédéral s'est engagé financièrement pour une participation de 50 %.

Bien entendu, toute amélioration que la commission du B.A.P.E. pourrait juger opportune d'y apporter sera la bienvenue d'autant plus que cette amélioration sera partie prenante d'une route à 4 voies divisées.