
Autoroute Alma / La Baie

ACCÈS DIRECT ALMA

Présenté à : TECSULT Inc.
experts-conseils/consultants

Alma, juin 2004

TABLE DES MATIÈRES

I.	Le contexte	p. 3
II.	Rappel historique	p. 3
	Projets et/ou orientations de développement économique	p. 3
	Les concertations de 1987 à 1997	p. 4
	Les élus, les intervenants économiques et la population	p. 7
	Les directions ministérielles régionales	p. 8
	Conclusion en regard de l'historique	p. 10
III.	Du développement économique...	p. 11
	Un ACCÈS DIRECT ALMA : pour consolider un pôle industriel bien structuré	p.11
	Abitibi-Consolidated inc., division Alma	
	Groupe Alcan Métal primaire, usine Alma	
	Le CETAL	
	Les sites industriels	p.13
	Les impacts sur le trafic	p.14
	Les aires de commerces et de services	p.15
	Les projets et/ou activités en périphérie	p.17
	Conclusion de ce chapitre	p.18
IV.	Le tracé Nord modifié	p. 19
V.	Conclusion	p. 21

I. Le contexte

Le Ministère des Transports du Québec a donné à la firme Tecsumt inc. le mandat de produire une « *Étude d'impact sur l'environnement pour le projet d'amélioration de la route 170 à 4 voies divisées dans les municipalités de Saint-Bruno et Alma*. Dans le cadre de cette étude, un volet traite particulièrement de *l'évaluation des impacts sur le développement économique*.

Accès Direct Alma est un comité permanent issu de la mobilisation de représentants des secteurs industriels, agricoles, transports, éducation, environnement, ingénierie ainsi que de citoyens. L'objectif avoué de ce regroupement est de travailler en commun à l'objectif suivant : « Prioriser la finalisation du dernier tronçon de l'autoroute Alma/La Baie en s'appuyant sur le consensus historique de 1987 ».

Accès Direct Alma désire signifier clairement au mandataire, la firme Tecsumt inc., l'importance stratégique de terminer dans les plus brefs délais cette portion de l'autoroute Alma/La Baie et ce par la voie la plus directe, à savoir le tracé Nord modifié tel que recommandé par Transport Québec en mars 2003.

Accès Direct Alma présente donc à la firme Tecsumt inc. un bref mémoire relatif aux impacts économiques actuels et potentiels de la dernière portion du lien routier Alma/La Baie. Ce document vise à compléter l'information du volet de *l'évaluation des impacts sur le développement économique*.

II. Rappel historique

▪ Projets et/ou orientations de développement économique

Pour aborder les projets ou les orientations économiques de la région, il est fondamental de s'aligner sur les axes de développement définis et qui recueillent un large consensus auprès des acteurs de la région. Depuis plus de trente ans, les orientations de développement vont dans le sens de **l'intégration des principaux pôles économiques de la région que sont La Baie, Chicoutimi, Jonquière (maintenant Saguenay) et Alma**.

ACCÈS DIRECT ALMA

Ce consensus régional s'est manifesté à maintes reprises au cours des dernières années. Un trait d'union régional, une colonne vertébrale maintes fois réclamée, bref c'est un enjeu **prioritaire**, un levier de développement économique en soi. L'outil majeur pour compléter cette intégration est **la réalisation de l'autoroute Alma/La Baie**.

Afin de nous remémorer cette orientation structurante, nous vous présentons succinctement dans les pages qui suivent, diverses propositions issues de différents événements socio-économiques survenus au cours des dernières années et qui supportent cette orientation.

▪ Les concertations de 1984 à 1997

➤ 1984 Au sommet économique régional

Reconnue comme un enjeu régional prioritaire en matière de voies de communication, la réalisation de l'autoroute Alma/La Baie fait l'objet d'une proposition lors du sommet économique régional de 1984. Voici des extraits du libellé de la proposition :

« *On propose :*

- *d'articuler les priorités de développement des infrastructures routières régionales en fonction de deux problèmes fondamentaux :*
 - *L'intégration des principaux pôles économiques de la région que sont La Baie, Chicoutimi, Jonquière et Alma. Cette intégration se fera **par la réalisation de l'autoroute Alma/La Baie** telle que planifiée et acceptée, tenant compte des besoins régionaux.*
 - *Le développement d'une **liaison sécuritaire** avec cet axe par la consolidation majeure de l'ensemble du réseau routier régional en tenant compte des besoins de **transport « passagers »**, du **transport lourd et touristique ...** » etc..*

ACCÈS DIRECT ALMA

Objectifs visés par cette orientation

La réalisation de l'autoroute Alma/La Baie était sous-tendue par cinq objectifs majeurs. Ils ont été réitérés à maintes reprises et ils sont encore d'actualité. Ces objectifs sont :

- *Séparer la circulation rapide de transit de la circulation locale ;*
- *Augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation, sans diminuer, outre mesure, l'intégrité des milieux physiques et humains ;*
- *Relier les pôles d'activités et desservir adéquatement les équipements urbains ;*
- *Assurer une croissance efficace de la structure industrielle existante dans le corridor Alma/La Baie ;*
- *Garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques de la région.*

- 1987 Conférence biennale du Saguenay-Lac-Saint-Jean, « comité sur les routes » du C.R.C.D.

En préparation à la conférence biennale du Saguenay-Lac-Saint-Jean de 1987, « le comité sur les routes » composé de l'exécutif du C.R.C.D., des préfets des quatre M.R.C. de la région ainsi que de tous les maires des municipalités de la région ont fait consensus sur la proposition suivante :

« Que le gouvernement du Québec confirme l'échéancier de la réalisation de l'autoroute Alma/La Baie dans son entier et qu'il accélère ses interventions dans ce dossier... »

- 1991 Sommet de la conférence socio-économique régionale

ACCÈS DIRECT ALMA

Les intervenants régionaux, en préparation du sommet de la conférence socio-économique régionale de 1991, soumettaient au gouvernement du Québec une proposition en regard des routes intrarégionales. Ils en faisaient la priorité numéro un de cette section et elle se libellait comme suit :

« Que le gouvernement du Québec respecte ses engagements de construire l'autoroute Alma/La Baie dans les plus brefs délais... »

➤ 1995 États généraux sur l'avenir du Saguenay-Lac-Saint-Jean

En 1995, dans le cadre des États généraux sur l'avenir du Saguenay-Lac-Saint-Jean menant à l'adoption du plan stratégique régional, 657 décideurs réunis en assemblée délibérante regroupant les instances politiques municipales, régionales et nationales ainsi que les instances des décideurs des milieux industriels, touristiques, socio-économiques et culturels ont rappelé le caractère prioritaire de l'autoroute Alma/La Baie. On retrouve donc dans le plan stratégique des énoncés en ce sens :

Enjeu # 3, axe 1, orientation 1 :

« Consolider et améliorer les infrastructures et services de transport intra et interrégionaux. »...

Stratégie d'action # 46 :

« Compléter dans les plus brefs délais le réseau routier régional en priorisant l'autoroute Alma/La Baie. »

➤ 1997 Conseil d'administration du C.R.C.D.

À l'occasion d'une réunion de son conseil d'administration en 1997, le C.R.C.D. a réaffirmé son accord de principe en regard de la réalisation de l'axe routier Alma/La Baie.

« Il est proposé par monsieur Jean-Maurice Harvey, appuyé par monsieur Jean-Marc Gendron et unanimement résolu que le C.R.C.D. réaffirme son accord de principe sur la nécessité de réaliser l'axe routier Alma/La Baie selon l'échéancier prévu et cela, tout en rappelant

ACCÈS DIRECT ALMA

que cette voie routière demeure un axe économique majeur pour le développement de la région.».

▪ Les élus, les intervenants économiques et la population

Depuis plus de 20 ans, les élus de tous les paliers se sont prononcés par voies de résolutions ou d'engagements en faveur de ce projet routier, que ce soit au niveau municipal, régional ou national.

Les organismes de représentation économique tels les Chambres de commerce, les sociétés de développement etc, ont aussi soutenu des positions en faveur de la réalisation de ce lien routier.

Lors d'audiences publiques sur l'environnement en regard du tronçon Jonquière/Saint-Bruno de l'autoroute Alma/LaBaie, un extrait du mémoire présenté par l'Association régionale des commissaires industriels et par la Société de développement économique de Ville de La Baie traduit bien ce soutien au projet :

« ... l'autoroute Alma/La Baie s'avère essentielle pour faciliter les échanges entre les quatre agglomérations urbaines de la région et les grandes concentrations industrielles et commerciales et les échanges entre les deux sous-régions si intimement liées qui composent le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Elle s'avère essentielle pour le conversion de l'économie et le développement de toute la région »

Ils ont rappelé que les grandes infrastructures étaient nécessaires à l'économie de la région tant pour les PME qui se tournent vers la 2^{ème} et 3^{ème} transformation des matières premières que pour la grande entreprise qui renforce sa présence par des investissements majeurs en région (Alcan Alma).

Les deux groupes ont rappelé la nécessité d'un lien autoroutier fonctionnel et sécuritaire dans le **corridor Alma/La Baie, du fait que la plus grande partie de l'activité économique et des déplacements y étaient concentrés.**

En avril 1995, à l'initiative d'un citoyen, une pétition est lancée. Il récolte 53 106 signatures. Elle est déposée au premier ministre du Québec d'alors et elle exprime la volonté ferme de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean de voir se réaliser le projet de lien routier.

▪ Les directions ministérielles régionales

En tant qu'acteurs régionaux importants de l'application des politiques gouvernementales, deux ministères ont exprimé leur point de vue en 1998 lors des audiences publiques sur l'environnement concernant le tronçon Jonquière/Saint-Bruno. Nous en résumons les grandes lignes.

- Le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie (M.I.C.S.T.)

Le M.I.C.S.T. a présenté un portrait de l'économie régionale afin d'illustrer l'importance de ce lien routier. En 1994, les investissements consentis en région étaient de l'ordre de 1.3 milliards de dollars, la valeur des expéditions de 3 milliards et les ventes au détail représentaient 1.8 milliard.

Il a mis en relief l'interdépendance des deux sous-régions, dû au fait que la région bénéficie de ressources naturelles importantes : bois, énergie, mines et agriculture, et que l'exploitation de ces ressources exigeaient des échanges nombreux. De là, l'importance qu'elles aient des liens efficaces pour assurer ce développement.

Le M.I.C.S.T. a aussi illustré le fait que **soixante-quinze pour cent (75%) de la population régionale, qui totalise 295 000 habitants, habite le corridor Alma/La Baie et que la région est fortement urbanisée, ce qui occasionne de nombreux déplacements quotidiens entre les centres urbains.**

- Le ministère des Transports

Aux audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le tronçon Jonquière/Saint-Bruno (BAPE), le ministère des Transports présente le projet comme suit :

« Le projet a pour objectif de promouvoir la région d'un axe routier à grande capacité et à haut niveau de sécurité. Il vise à relier les principaux centres économiques de la région. »

ACCÈS DIRECT ALMA

Le M.T.Q. a repris les grands objectifs cités précédemment et a rappelé l'appui du projet depuis plus de 30 ans. Il a relaté l'importance du lien routier comme **facteur de localisation des entreprises et comme avantage concurrentiel**. À cet effet, il a fait valoir :

*« ... l'accès à une voie rapide peut présenter un **avantage concurrentiel non négligeable** pour une entreprise, les temps de déplacements et les kilomètres à parcourir ont une valeur économique qui fait partie des coûts pris en compte dans les processus globaux de l'entreprise. **Les coûts et les délais de transport sont des facteurs concurrentiels importants**. Chaque minute supplémentaire occasionnée par le transport et chaque kilomètre supplémentaire représentent, sur une base annuelle, des coûts importants qui peuvent réduire la rentabilité d'une entreprise. L'accès à **une voie rapide** est d'autant plus important que les entreprises sont en **interconnexion** avec les **infrastructures majeures** de transport de la région, soit les deux **ports de mer** en eau profonde ouverts à longueur d'année, les **installations aéroportuaires** et le **réseau ferroviaire**. »*

En mars 2003

Au cours du mois de mars 2003, le M.T.Q. dépose un avis en regard de « L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ, Autoroute secteur Ouest » intitulé « Analyse des informations disponibles et recommandation pour le tracé Nord modifié ».

Le positionnement du ministère va dans le sens de terminaison du lien routier Alma/La Baie en **privilégiant le tracé Nord modifié**. En voici la conclusion :

« CONCLUSION

Le coût de construction du tracé Nord s'élève à 36,2 millions \$ (baisse possible en fonction du type d'échangeurs). En considérant les contingences (20%) et les frais indirects (17%) le coût total s'élève à 49,6 M\$. Ce coût est comparable aux variantes du tracé actuel (49,8M\$) et du tracé Sud (47,4M\$).

Le tracé Nord modifié a plus d'impacts positifs que le tracé Sud et moins de contraintes environnementales, économiques et agricoles.

ACCÈS DIRECT ALMA

Ce projet apporte des solutions aux problématiques de circulation et de sécurité relevées dans la partie étude des besoins de l'étude d'opportunité originale réalisée par la firme Génivel-BPR. »

- Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

À la suite des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le tronçon Jonquière/Saint-Bruno (BAPE), les commissaires du BAPE ont reconnu la justification du lien routier. Les motifs justifiant leur position sont : **la sécurité routière, l'amélioration de la circulation et le soutien à l'activité économique.**

Les commissaires ont aussi considéré la large concentration de l'activité économique dans cet axe routier et les avantages concurrentiels que la réalisation de ce lien routier conférerait tant aux **entreprises existantes que pour fins d'implantation de nouvelles entreprises.**

▪ Conclusion en regard de l'historique.

Ce regard historique nous rappelle simplement que doter la région d'un lien routier à grande capacité et à haut niveau de sécurité entre les villes d'Alma, de Jonquière, de Chicoutimi et de La Baie est un **instrument majeur de développement économique.**

L'appui des instances socio-économiques, des instances politiques et de la population en général en regard de ce projet est constant.

Les principaux arguments en sa faveur sont :

- La sécurité ;
- La fluidité de la circulation;
- Le fait qu'autour de cet axe se retrouve 75% de la population régionale ;
- Un support aux entreprises existantes qui ont investi dans leur développement ;
- Un ajustement partiel d'avantages économiques concurrentiels face aux autres régions du Québec qui sont plus près des marchés ;
- Un support à l'implantation de nouvelles entreprises ;

ACCÈS DIRECT ALMA

Favorise les échanges intra et interrégionaux.

Une constante : un **ACCÈS DIRECT ALMA**

III. Du développement économique...

La firme Tecresult inc. est à la recherche de données relatives au développement économique en regard du segment de route à l'étude. Afin de bien comprendre la dynamique industrielle du secteur, nous soulignons les investissements récents et actuels en cours à Alma. Ces investissements sont le gage d'activités pour les années à venir en raison de leurs effets structurants.

- **Un ACCÈS DIRECT ALMA : pour consolider un pôle industriel bien structuré**

Depuis le début du siècle, deux usines de production et de première transformation opèrent à Alma. Abitibi-Consolidated inc., division Alma opère une papeterie qui produit du papier annuaire et, jusqu'à maintenant du papier journal. Alcan, usine d'Alma produit de l'aluminium en fusion, en lingot ou en fil machine. Un barrage situé en milieu urbain approvisionne ces deux entreprises en électricité. C'est le noyau de l'industrie lourde.

Ces deux entreprises ont procédé au cours des dernières années et procèdent encore au moment d'écrire ces lignes à des transformations majeures visant à les maintenir en tête de file de leur industrie respective. Ces transformations impliquent des investissements majeurs et dans les deux cas, elles ont choisi de consolider leurs actifs en sol almatois en optant pour des technologies et des procédés de pointe.

- **Abitibi-Consolidated inc., division Alma**

Cette usine produit du papier annuaire et du papier journal. L'usine a été modernisée au cours des années 1990. Elle utilise un procédé de production de pâte thermomécanique et s'est dotée d'un plan de pâte désencré lui permettant d'intégrer dans sa production une proportion de fibres recyclés.

ACCÈS DIRECT ALMA

Actuellement, elle est à compléter les modifications à la machine # 14 afin qu'elle puisse produire aussi un papier à valeur ajoutée, le papier dit « Équal/Offset ». Cette modification, issue d'un choix stratégique, met en veilleuse la production de papier journal à Alma mais l'équipement garde toujours la propriété de produire ce type de papier.

Comme le marché du papier « Équal/Offset » a des impératifs différents du marché du papier journal, cela aura pour effet d'augmenter le nombre de clients de l'entreprise et d'en modifier le type. Des imprimeries passeront les commandes au lieu des journaux à grand tirage. Le type de commande par client sera plus variable en terme de spécificités et le volume sera plus restreint à la fois. Cette modification aura des impacts sur le volume en faisant augmenter les expéditions par la route. En effet, la machine étant plus rapide et plus versatile, elle transformera un grand volume de commandes plus petites. De plus, les points de chutes des commandes seront multiples et variés. Comme le « juste à temps » est requis par ce type d'opération, le transport routier est privilégié. Cette modification a nécessité des investissements de plus de 200 millions de dollars. La majorité des travaux se sont réalisés au printemps 2004.

- **Groupe Alcan Métal primaire, usine Alma**

L'usine d'Alma est actuellement l'usine la plus productive au monde. Des investissements de près de 2.9 milliards viennent d'y être injectés (1998-2000). Plus de 865 employés y travaillent. Elle produit annuellement plus de 400 000 tonnes d'aluminium en fusion par procédé d'électrolyse à l'aide de la technologie Pechiney AP-30. Une portion de sa production demeure sous forme de métal liquide. Une flotte de camions spécialisés transporte ce métal en fusion vers les installations du Saguenay. Le métal transite actuellement par une artère principale au cœur de la ville. Alcan opère aussi sur le même site un centre de coulée de lingots de laminage, de refonte et de fil machine ainsi qu'un centre de production d'anodes.

Une usine de traitement des cuves, actuellement en construction, sera achevée à l'automne 2004. Cette usine s'approvisionnera en matière première (alumine, briques et métal) nécessaires à la reconstitution des cuves. Par ailleurs, elle générera des résidus, la brasque, qui devra être acheminée à ses entrepôts du Saguenay. Il va sans dire que le transport routier est un outil majeur dans ces opérations.

ACCÈS DIRECT ALMA

Cette nouvelle activité générera du travail pour 150 à 200 personnes supplémentaires selon les périodes et ce, à travers le bassin de main-d'œuvre régional. Par conséquent, elle générera une circulation intrarégionale supplémentaire.

Alcan annonce aussi un investissement de près de 150 millions au Complexe Jonquière de Saguenay afin de construire une usine de traitement de la brasque. Cet investissement confirme le transit des résidus vers le Saguenay et l'intérêt du lien routier, il va s'en dire.

Dans une perspective à moyen terme, le site d'Alcan à Alma a le **potentiel pour procéder à l'allongement de deux salles de cuves**. Cette éventualité génèrerait une augmentation du transport routier à la fois pour les opérations de l'entreprise et aussi en raison du personnel additionnel requis, soit environ 100 emplois.

Le lien routier fluide et sécuritaire Alma /La Baie par le tracé nord modifié, en plus de permettre de sauver du temps permet de diminuer des coûts d'opération. La grande entreprise a consolidé ses assises dans ce secteur. C'est aux « instances gouvernementales » maintenant de livrer la marchandise en concrétisant ce lien routier depuis longtemps planifié. C'est une façon concrète de consolider l'économie d'une région en permettant aux entreprises d'améliorer leur compétitivité par des infrastructures routières efficaces et sécuritaires.

- **Le CETAL**

Le centre de transformation d'Alma (CETAL) est un site constitué de 600 000 pieds carrés d'espaces industriels prêts à être utilisés. Il est situé à proximité du parc industriel nord. Sa vocation est d'accueillir de petites et moyennes entreprises qui effectueront la transformation, le façonnage et l'usinage de produits manufacturés pour l'aluminium ou autres métaux, pour des produits forestiers, bois ou bois et composites ainsi que des produits manufacturés pour la sous-traitance à la grande entreprise.

Actuellement, des pourparlers ont lieu avec plusieurs entreprises et des projets sont en phase finale ; ceux-ci devraient se concrétiser prochainement.

- **Les sites industriels**

ACCÈS DIRECT ALMA

La structure industrielle de Ville d'Alma est aussi composée de sites industriels recevant de petites et moyennes entreprises. Il y en a deux au Nord et une autre au Sud.

Le site industriel nord est composé de cinq aires à caractère industriel. Outre les sites Abitibi-Consolidated inc., division Alma, d'Alcan, usine d'Alma et du CETAL, le parc industriel nord reçoit la petite et moyenne entreprise. D'une superficie de 5 680 000 pieds carrés, ce parc offre de nombreux avantages pour les entreprises s'y installant. Une soixantaine d'entreprises spécialisées y sont en activité. Il ne reste plus de terrains disponibles dans ce parc.

On retrouve dans ce parc des entreprises du secteur de la construction, des entrepreneurs en construction, des plans de béton, des usines de panneaux de béton préfabriqués, etc. Nous retrouvons aussi des entreprises qui œuvrent dans la transformation alimentaire. Il y a aussi des entreprises spécialisées dans la fabrication de vaisseaux sous-pression pour la moyenne et la grande entreprise.

Pour plusieurs de ces entreprises dont les produits sont acheminés outre frontière comme par exemple les Bétons Préfabriqués Du Lac inc., les Bouilloires Falmecc inc. et maintes autres entreprises, un lien routier rapide et sécuritaire permettrait la réduction des coûts de transport consolidant ainsi leurs opérations. C'est un avantage concurrentiel dont ils ne jouissent pas actuellement.

En regard du développement de ce secteur, l'aire dite « numéro # 4 » est un site à vocation industrielle qui est en mesure de recevoir des entreprises désireuses de s'y installer.

La fusion récente avec la municipalité de Saint-Cœur-de-Marie a ajouté à Ville d'Alma quelques autres espaces industriels dont un petit parc industriel d'une dizaine d'entreprises. Quelques autres entreprises se répartissent sur deux petites zones. Ces zones se situent plus au nord de la municipalité d'Alma dans le secteur de Saint-Cœur-de-Marie.

La partie sud du paysage industriel almatois est composée uniquement du parc industriel sud. Ce parc n'a que quelques années d'existence. D'une superficie de 3 200 000 pieds carrés, son accès se fait par l'avenue du Pont Sud (route régionale #169). Ce parc offre tous les avantages reliés à un parc de cette nature. Actuellement,

ACCÈS DIRECT ALMA

plusieurs entreprises y opèrent, notamment dans le secteur de la transformation du bois, la fabrication de fermes de toits et de l'aménagement forestier. Une entreprise de fabrication de pièces en inox y opère également. Ce parc offre donc des perspectives de développement intéressantes. Dans la dynamique de la réalisation du lien routier vers Alma, la situation de ce parc est stratégique en raison de sa position géographique.

- **Les impacts sur le trafic**

Les deux grandes entreprises lourdes ont à elle seules un impact important sur le trafic passager quotidien des Jeannois et des Saguenéens. En effet, un nombre important de personnes voyagent entre les deux sous-régions, que ce soit dans un sens ou dans l'autre. Il est connu, en région, que le marché du travail en est un régional et qu'un nombre important de personnes voyagent pour travailler. Ces derniers investissements amplifieront cette tendance d'où l'intérêt d'un ACCÈS DIRECT ALMA.

Il est aussi connu que le volume des emplois se trouve davantage dans les petites et moyennes organisations. Les zones industrielles drainent donc un trafic passager important. Les énoncés en regard du transport passager cités précédemment valent donc aussi pour les zones industrielles.

Le trafic lourd

Dans une étude récente, Ville d'Alma a récolté auprès de ces deux grandes entreprises le recensement du trafic lourd. Pour l'année 2002, 22 535 véhicules lourds avaient franchi leur barrière (recensés à leur entrée et à leur sortie) au cours de l'année. **La prévision pour l'année 2005 est de 30 809 véhicules lourds, soit une augmentation prévue de plus de 37%.** Cette donnée en elle-même supporte l'argument de relier le plus directement possible ce pôle industriel qu'est Alma. Comme ces entreprises opèrent 24 heures sur 24 sur 365 jours par année, cela représente une prévision de mouvements quotidiens de 84,4 véhicules lourds qui traversent la ville. À cet effet, Ville d'Alma travaille à un projet de contournement de la ville afin de solutionner la problématique de la circulation de l'avenue Du Pont (route régionale #169).

Dans l'enquête de Ville d'Alma, le CETAL recevait en 2002, 2 080 véhicules lourds et les prévisions sont à l'effet de doubler ce nombre en 2005, soit un nombre de 4 016 véhicules lourds.

ACCÈS DIRECT ALMA

Dans son étude sur le parc industriel, Ville d'Alma, dans son étude sur le trafic lourd a ciblé quatorze entreprises pour lesquelles elle a recensé les mouvements du trafic lourd. Les chiffres indiquent, comme nous le disions précédemment, les véhicules recensés à leur entrée puis à leur sortie des sites d'entreprises. Le décompte fait état, pour l'année 2002, de mouvements de 158 812 véhicules lourds. L'estimation du trafic pour ces mêmes entreprises pour l'année 2005 est de 161 000 véhicules lourds. Pour les fins d'évaluation, comme ces entreprises n'opèrent pas 7 jours sur 7, nous divisons la prévision sur 250 jours d'opération Cela représente donc une prévision sur 250 jours de 660 mouvements quotidiens de véhicules lourds incluant le CETAL. Ce qui représente 7,8 fois le trafic des deux grandes entreprises citées précédemment.

Si nous ajoutons à ces données les données du garage municipal et de la formation en conduite de véhicules lourds routiers, les prévisions de mouvements quotidiens pour 2005 s'élèvent à :

Grandes entreprises	30 809	84,4 véhicules (365 jours)
PME et CETAL	165 160 660,6	véhicules (250 jours)
Autres impacts	41 900	209,5 véhicules (200 jours)
Garage municipal		
Cours de conduite		
Total		955 véhicules

Ces mouvements prévisionnels de 955 véhicules lourds par jour représentent **47,75 véhicules à l'heure** sur une base d'opération de 20 heures.

Comme la majorité du trafic régional passe par Alma, il est impératif de solutionner ce problème. Dans une enquête sur la circulation réalisée pour le compte du MTQ, nous pouvons lire ceci :

« ...pour les véhicules originant des régions de l'est du Saguenay-Lac-Saint-Jean (Chicoutimi-Jonquière-La Baie), 56 % de tous les véhicules se dirigent vers Alma (50%) et le nord du Lac-Saint-Jean (6%) et 56 % des véhicules lourds vont également dans ces directions (Alma 42%, nord du Lac 14%). ».

Est-ce assez pour s'attaquer sérieusement au problème ?...

▪ Les aires de commerces et de services

Deuxième ville en importance dans la région depuis la création de Ville Saguenay, Villa d'Alma est un pôle important en matière de commerces et de services. Elle compte cinq aires commerciales spécifiques. Il s'agit de l'aire du « Centre-ville », de l'aire des « Galeries du Lac-Saint-Jean », de l'aire de la « Place Saint-Luc », de l'aire du « Carrefour Alma » et de l'aire du secteur sud.

Les quatre premières zones sont existantes depuis un bon nombre d'années. Selon les aléas des marchés, elles voient leur achalandage varier selon les stratégies de marketing. Ces espaces commerciaux regroupent essentiellement des commerces de détails ainsi que des services professionnels non-institutionnels. À l'intérieur de l'aire du « Centre-ville », il existe une concentration d'entreprises de services tant privées qu'institutionnelles.

L'aire du secteur sud se développe selon une stratégie différente. Une aire de 1 755 000 pieds carrés est destinée à recevoir des commerces à grande surface et une autre aire de 600 000 pieds carrés est destinée à des commerces de moyenne surface. Depuis cinq ans (1999), la bannière RONA y exploite un magasin de moyenne surface et la chaîne américaine « Wal Mart » s'y est installée en novembre 2003.

Le développement de ce pôle au sud de la ville est susceptible d'être accéléré par la réalisation du lien routier Alma/La Baie. Actuellement, des pourparlers ont lieu avec une demi-douzaine d'entreprises afin qu'elles s'y établissent. Il est probable que quelques-unes d'entre elles, deux ou trois, concrétisent leur projet.

En plus de ces concentrations commerciales, les artères que sont l'avenue du Pont Nord, du Pont Sud, le boulevard Saint-Judes et le boulevard De Quen accueillent un bon nombre de commerces et services.

En regard des services publics, Ville d'Alma est une ville dotée de nombreux services. En matière de santé, elle accueille sur son territoire un Hôpital de 234 lits, le Centre le Jeannois d'Alma où exercent 80 médecins omnipraticiens et spécialistes

ACCÈS DIRECT ALMA

avec des équipements de pointe. Le C.L.S.C. Le Norois offre les services de médecine de première ligne et des services de médecine préventive.

En matière d'enseignement, la population est desservie au niveau primaire et secondaire par la Commission scolaire du Lac-Saint-Jean, au niveau collégial par le Collège d'Alma (CEGEP). L'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) dispense des cours de niveau baccalauréat et de niveau certificat au sein des locaux du Collège d'Alma. Greffé au Collège d'Alma, un centre de recherche en agro alimentaire est en opération.

Les services gouvernementaux sont aussi présents à Alma. Le gouvernement du Québec y déploie 11 établissements dans divers secteurs dont bien sûr les services reliés à l'agriculture.

Le gouvernement du Canada offre aussi ses services à la population via cinq établissements principaux, dont le Bureau fédéral de développement régional Québécois (B.F.D.R.Q.) en matière de développement régional et Transport Canada en matière de navigabilité aérienne (NAHC).

▪ Les projets et/ou activités en périphérie

Le développement de projets dans des secteurs en périphérie a des impacts sur le transport routier à Alma. Dans une perspective régionale, nous attirons l'attention sur des projets qui ont ou auront des impacts sur le transport routier et dont nous devons tenir compte.

Développement du projet de barrage de la Péribonka

Hydro-Québec est actuellement en phase de démarrage du projet d'aménagement hydroélectrique sur la rivière Péribonka. Cet ouvrage de puissance installée de 385 mégawatts se réalisera sur une période de quatre années. Il nécessitera des investissements de 1,2 milliards de dollars. Les estimations des retombées économiques régionales sont estimées à 345 millions. À ce titre, un comité sur la maximisation des retombées économiques est actif depuis déjà un bon moment et veille à ce que les retombées soient effectives. La plus grande proportion des biens et services nécessaires à la construction de cet ouvrage passera par Alma. Nul n'est besoin de confirmer qu'un lien routier fluide et sécuritaire est indispensable.

L'industrie du bois au nord du Lac Saint-Jean

L'économie du nord du Lac Saint-Jean repose en majeure partie sur l'industrie liée à la forêt. Les marchandises issues des papeteries et des scieries de ce territoire doivent transiter par Ville Alma via la route 169 qui la traverse du sud au nord. Le trafic lourd y est donc très important selon une étude du MTQ. Le trafic lourd, sa géographie en pente (côtes), la limitation de vitesse à 50 kilomètres/heure, la présence de treize feux de circulation, la possibilité de tourner à gauche en tout temps ainsi que la multiplication des accès sont des facteurs qui nuisent à la fonctionnalité de cette artère. Comme nous le disions précédemment, une voie de contournement de la ville raccordée à l'autoroute serait une solution gagnante pour la majorité des intervenants économiques tant d'Alma, du nord du Lac, du Saguenay.

Un parc industriel nouvellement créé, le « Parc industriel et forestier de Lac Saint-Jean-Est », situé à l'Ascension, est un parc industriel en développement qui cible les entreprises de transformation du bois. Les activités de ce parc pourront amener aussi une augmentation de circulation.

Il existe aussi de moyennes entreprises ayant des activités d'exportations qui se doivent d'utiliser la route afin d'expédier quotidiennement leur production outre frontière. À titre d'exemple, mentionnons les Constructions Proco, la Scierie Thomas-Louis Tremblay, Uniforêt, etc.

▪ Conclusion de ce chapitre

En conclusion de ce chapitre, nous pouvons affirmer, faits à l'appui, qu'Alma a consolidé sa structure industrielle. Ces faits sont :

- Une industrie lourde utilisant des technologies de pointe ;
- Des investissements structurants par la grande entreprise ;
- Des infrastructures industrielles publiques de qualité pour la PME;
- Une capacité renouvelé de ces sites industriels pouvant accueillir de nouveaux projets ;
- Des modèles entrepreneuriaux gagnants dans la moyenne entreprise ;
- Une situation géographique stratégique au centre de la région ;

Nous pouvons aussi affirmer que certains problèmes demeurent, à savoir des problèmes de circulation routière au coeur de la ville qui font qu'actuellement, cette circulation n'est pas fluide et n'est pas non plus sécuritaire.

IV. Le tracé Nord modifié

Plusieurs arguments de poids vont dans le sens de choisir le tracé Nord modifié pour la réalisation du tronçon devant mener à Alma. Voici en rafale, ces arguments les plus intelligibles :

- Les investissements récents, actuels et futurs de l'industrie lourde ainsi que les activités des PME des sites industriels justifient amplement le lien direct Alma/La Baie par le tracé Nord modifié ;
- Des impacts financiers auprès des grandes entreprises et des PME qui expédient au Saguenay et à l'extérieur de la région ;
- Un gain sur le temps de parcours de 2,63 minutes sur tout autre tracé (Étude d'opportunité du MTQ);
- Une accélération des retours sur l'investissement par la réduction des temps et des coûts de transport par le biais de la fluidité de la circulation des biens et services ;
- Une amélioration de la fluidité de la circulation, notamment avec le raccordement à la voie de contournement à l'ouest d'Alma ;
- Une tendance des transporteurs se dessine déjà vers l'utilisation du lien Alma/La Baie pour emprunter l'autoroute du Parc des Laurentides prévue pour 2009. Malgré une distance plus grande, la sécurité et la fluidité du transport sont des variables sur lesquelles les entreprises amélioreront leur compétitivité.

Plus spécifiquement sur les aspects techniques du tracé Nord modifié, le rapport d'analyse du MTQ est bien articulé. Voyons les avantages soulevés :

ACCÈS DIRECT ALMA

- Il n'existe aucune contrainte au niveau physique pour sa construction (aucune zone de ravinement importante, en parallèle avec le réseau hydrographique) ;
- L'impact environnemental est moindre (aucun habitat faunique particulier, moins de ruisseaux à traverser, les zones de roc serviront comme source d'approvisionnement pour les terrassements de la route, des boisés sont à faible valeur commerciales) ;
- L'impact sur l'agriculture est moindre (près de 40% des superficies visées sont sous couvert forestier et les sols sont de plus faible potentiel agricole que les terres du tracé Sud. Le tracé Nord utilise moins de superficies agricoles cultivées que le tracé Sud.) ;
- L'impact visuel est minime puisque qu'il est inséré en milieu boisé ;
- Le tracé Nord modifié facilite davantage les liaisons avec le pôle régional que constitue Alma. L'impact économique est positif ;
- Les échanges intra-régionaux facilités et favorisés (transit hospitalier, amélioration de l'accessibilité de l'UQAC, transport des marchandises, etc.)
- Une amélioration de la sécurité, notamment en raison du couvert forestier (évite les poudreries aveuglantes, accidents versus le territoire dénudé) et un coût d'entretien moindre justement en raison de ce couvert forestier.
- C'est une solution proactive en regard de la sécurité car elle utilise une voie directe hors des zones habitées (lien routier sécuritaire).

V. Conclusion

Notre conclusion milite sans contredit en faveur de l'adoption du tracé Nord modifié puisqu'il vient consolider les infrastructures routières nécessaires en support à l'infrastructure industrielle existante qui est récente et de grande qualité, ce qui est prometteur pour l'avenir.

ACCÈS DIRECT ALMA

Ce tracé permet de solutionner les problèmes de sécurité tant en milieu urbain à Alma en la reliant au projet de voie de contournement qu'en milieu rural par sa situation hors des zones de rafales en raison du couvert forestier. Ce tracé permet aussi de donner la fluidité requise pour une efficacité tant pour le transport des passagers que pour le transport lourd.

Ce tracé a aussi l'avantage de minimiser les effets négatifs d'un tel ouvrage, tant en regard de l'environnement qu'en regard de l'agriculture. Pour un espace agricole de qualité, la solution causant le moins de dommage à cet actif majeur qu'est la terre est un argument incontournable.

En regard de la problématique spécifique au Lac-Saint-Jean, par analogie, comme la pierre dans le rapide, l'eau n'a d'autre choix que de la contourner. Il en est de même des flux de circulation autour du Lac, la veine d'eau la plus directe est sur Alma mais l'eau doit aussi contourner la roche de l'autre côté. La voie de contournement de Saint Bruno devrait aussi joindre directement la 169 (rang Sinaï).

Cette solution donne à nos PME des avantages concurrentiels équivalents aux autres villes de la région et comme région, nous diminuons, en partie, l'effet pervers de notre éloignement des marchés.

Finalement, nous avons la ferme conviction que c'est la meilleure solution en faveur du support au développement économique du secteur tout en permettant de consolider les entreprises existantes.
