



CHAMBRE DE COMMERCE
DE VAL-D'OR

MÉMOIRE

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PRÉSENTÉ PAR :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE VAL-D'OR

FÉVRIER 2017

Mémoire publié par :



CHAMBRE DE COMMERCE
DE VAL-D'OR

921, 3^e Avenue, suite 200

Val-d'Or (QC) J9P 1T4

Tél. (819) 825-3703

Télec. (819) 825-8599

info@ccvd.qc.ca

WWW.CCVD.QC.CA



La Chambre de commerce de Val-d'Or est accréditée avec distinction par le Conseil d'accréditation des chambres de commerce du Canada et par la Fédération des chambres de commerce du Québec.

L'usage du masculin dans ce rapport a valeur d'épicène.

© La Chambre de commerce de Val-d'Or – 2017

Présentation de la Chambre de commerce de Val-d'Or

La Chambre de commerce de Val-d'Or (CCVD) est un organisme à but non lucratif qui compte plus de 1 115 délégués actifs au sein de la communauté d'affaires. Elle est composée d'entreprises œuvrant dans tous les secteurs d'activités sur son territoire. Ayant comme mission de promouvoir le développement économique et d'agir comme un partenaire mobilisateur, la CCVD se veut un lieu d'échanges, d'action et de concertation pour ses membres et la communauté socioéconomique.

Considérée comme l'un des plus grands réseaux de gens d'affaires de l'Abitibi-Témiscamingue, la CCVD anime des débats et prend position sur de nombreux dossiers d'actualités, informe ses membres et la communauté d'affaires, fournit des occasions de réseauter, d'apprendre et d'échanger et offre une tribune aux succès et à la prospérité de ses entrepreneurs.

Table des matières

Sommaire	4
<i>La route 117</i>	5
<i>Territoire de la Baie James et Eeyou Istchee</i>	6
Route 109	6
<i>Route de la Baie James (RBJ)</i>	6
<i>Route 113 / Route du Nord</i>	6
Enjeux démographiques.....	6
Enjeux environnementaux	8
Enjeux économiques	10
Conclusion	11

Sommaire

Le Québec est vaste, tout comme le sont ses enjeux liés à la sécurité routière. Chaque région observe sa propre réalité routière et, conséquemment, ses propres défis. Située entre le 47^e et le 49^e parallèle, la région de l'Abitibi-Témiscamingue s'étale sur pas moins de 65 000 km² d'arbres, de lacs, de villes et villages, d'habitants...et de routes.

Fondée il y a à peine un peu plus de 100 ans, l'Abitibi-Témiscamingue est reconnue sur la scène provinciale pour la richesse de ses ressources naturelles. Pour le reste, elle se fait plutôt discrète. En effet, en décembre 2015, Influence Communication dressait un bilan troublant : la disparition progressive des régions dans l'ensemble de l'écosystème médiatique. Depuis 15 ans, les régions ont perdu à peu près 88 % de leur poids média et cette année-là, l'Abitibi-Témiscamingue est arrivée à l'avant-dernier rang des régions les plus médiatisées au Québec¹. Nos enjeux liés à la sécurité routière n'échappent donc pas à ce constat et font rarement la manchette. Pourtant, la situation est plus en plus préoccupante et nos routes sont le théâtre de bien des tragédies. L'essor économique a été générateur d'une augmentation du transport sur notre réseau routier et le déploiement du Plan Nord risque de générer encore plus de trafic. Notre réseau qui a été conçu et aménagé pour une réalité d'autrefois peine aujourd'hui à s'acquitter de sa tâche.

Ainsi, parmi les six axes d'intervention sur lesquels la consultation publique veut porter sa réflexion, la CCVD souhaite aborder l'axe législatif, mais aussi principalement celui des infrastructures de transport. Le transport routier est un pivot économique incontournable pour l'Abitibi-Témiscamingue, mais ses infrastructures ont un sérieux besoin de mise à niveau, ce qui a une incidence non seulement sur la sécurité routière, mais aussi sur le développement du plein potentiel de notre territoire. La consultation publique sur la sécurité routière représente donc pour nous une opportunité et une tribune pour se faire entendre sur la scène provinciale.

Dans ce mémoire, la CCVD abordera se penchera sur trois enjeux majeurs auxquels le Québec fait face pour poursuivre l'amélioration du bilan routier :

- Démographiques
- Environnementaux
- Économiques

Mais d'entrée de jeu, afin de bien se situer sur le territoire, voici un bref portrait du réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue.

¹ Marie-Claude Ducas, « L'état de la nouvelle : Bilan 2015 Québec », Influence Communication, [en ligne] <http://www.influencecommunication.com/sites/default/files/bilan-2015-qc.pdf>

La route 117

La route 117 constitue la principale porte d'entrée de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. En région, elle s'étend sur une distance de 280 kilomètres qui va de la réserve faunique La Vérendrye jusqu'à la frontière de l'Ontario. Elle relie également les deux plus grandes villes de la région, soit Val-d'Or et Rouyn-Noranda.

Également désignée comme Route Transcanadienne, elle est reconnue comme un axe stratégique pour le commerce extérieur de l'ALÉNA. En effet, elle agit comme point de jonction entre la Route de la Baie-James et le Nord-du-Québec, le sud de la province, les Maritimes et le nord-est des États-Unis, en plus de l'Ouest canadien. Elle revêt donc d'une importance nationale comme voie stratégique pour le déplacement des personnes et des marchandises. Elle fait également partie du Réseau routier national – route principale de Transport Canada.

Malgré son statut de Route Nationale, la 117 présente de nombreuses problématiques au niveau de ses infrastructures : haltes et aires de repos insuffisantes et désuètes, qualité de l'entretien hivernal inégal, et incapacité à supporter l'intensité du trafic sur certains tronçons de manière fluide et sécuritaire.

Ce tableau rend la circulation des usagers et transporteurs industriels, commerciaux et personnels inquiétante. Parfois surnommé Sang-17, le nombre d'accidents entraînant des blessés graves et des décès sur cette route est significatif. Selon les données compilées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2014, pas moins de 30 accidents mortels s'y sont produits. Il y a eu 57 accidents avec blessures graves et 829 avec blessures légères. Il y a également eu 2 077 accidents avec dommages matériels majeurs, pour un total de 2 993 accidents en cinq ans².

Un palmarès réalisé par le Journal de Montréal, toujours selon les données compilées par le ministère entre 2011 et 2015, classe la route 158 qui traverse Lanaudière comme la plus meurtrière en province avec une moyenne de 3,4 décès par année, un ratio calculé en fonction du nombre de décès par kilomètre. Or, seulement en termes de décès, la route 117 en compte en moyenne 11,4 par année³. Si nous tenions compte du nombre de décès, en fonction du débit journalier de circulation plutôt que du kilométrage, la route 117 serait assurément l'une des plus dangereuses au Québec, sinon la plus dangereuse.

Mentionnons également, bien qu'il s'agisse d'une compétence fédérale, que la route 117 n'est toujours pas desservie par un réseau de téléphonie cellulaire fiable et constant. Il est inadmissible que nous soyons en 2017 et qu'encore aujourd'hui, sur la Transcanadienne, il n'y ait pas d'accès à un réseau cellulaire. Question sécurité routière, le cellulaire ne réduit certainement pas les accidents, mais lorsqu'un usager se retrouve en situation d'urgence, il est franchement dangereux de ne pas avoir de couverture cellulaire pour contacter les secours dans des délais raisonnables.

² Thierry de Noncourt, « Top 4 des routes les plus dangereuses de l'Abitibi », *La Frontière (Rouyn-Noranda)*, 9 février 2016

³ Brosi Proulx, « La route 158 la plus dangereuse » *Journal de Montréal*, 2 novembre 2016

Territoire de la Baie James et Eeyou Istchee

Route 109

Cette route lie Val-d'Or / Amos, via la 111, vers Matagami. C'est la route principalement utilisée pour rejoindre le début de la route de la Baie-James. Jumelées, la 111 et la 109 sont désignées comme Réseau routier national par le gouvernement fédéral et comme Réseau stratégique de transport du Québec et comme Route Transquébécoise du Nord par le gouvernement provincial.

Route de la Baie James (RBJ)

Cette route, qui s'étend sur 620 km, est administrée par la Société de développement de la Baie-James. La RBJ est une artère stratégique majeure, intrinsèquement liée au déploiement du Plan Nord. C'est un axe privilégié pour le transport hors-norme, notamment pour les produits forestiers et miniers. Bien qu'elle ne se situe pas sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, la qualité de son infrastructure demeure problématique pour grands nombres de nos entreprises et engendre des répercussions sur le potentiel de développement économique de notre territoire. Construits dans les années 1970, aujourd'hui, faute d'entretien, certains tronçons sont limités à 70 km/h et même à 50 km/h.

Route 113 / Route du Nord

La route 113 permet de connecter la région de l'Abitibi-Témiscamingue avec celle du Nord-du-Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean. À Chibougamau, elle présente la jonction avec la Route du Nord qui s'étend sur 406 km. La Route du Nord possède des stations-services disponibles seulement dans le village Cri de Nemaska et quelques haltes routières se trouvent le long de cette route. Il n'y a pas beaucoup de trafic et on y rencontre principalement des camions lourds.

Enjeux démographiques

Région jeune, l'Abitibi-Témiscamingue prend de plus en plus sa place au Québec comme un territoire d'opportunités, d'innovation et d'effervescence. Avec maintenant plus de 147 000 habitants, la région connaît un essor démographique qui amène son lot d'avantages socioéconomiques, mais aussi de défis. En effet, le taux de fécondité est l'un des plus élevés en province et 22 % de la population de la région ont moins de 20 ans, ce qui est supérieur à la proportion du reste du Québec. Ainsi, l'Institut de la statistique du Québec calcule que, si la tendance se maintient, la population régionale atteindra 154 000 personnes en 2036⁴.

Au niveau de la sécurité routière, il va sans dire que les routes ont souffert de l'augmentation du trafic et les problèmes sont causés tant par le débit local que par la clientèle transcanadienne et nordique. Si le transport lourd en lien avec les projets de développement économique nordique a augmenté l'achalandage sur les routes du Nord, c'est principalement en milieu urbain, plus précisément à l'entrée des villes, que des problématiques ont émergé.

⁴ ICI Abitibi-Témiscamingue, « La population d'Abitibi-Témiscamingue est en légère croissance », [en ligne] <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1004460/population-abitibi-temiscamingue-croissance-demographie-isq>, 7 décembre 2016

En effet, des goulots d'étranglement se sont multipliés ces dernières années sur l'ensemble du réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue. À Val-d'Or, l'entrée ouest est passée de 5 000 à 10 200 véhicules en 15 ans alors que sur la route 111, entre Val-d'Or et Vassan, ce n'est pas moins de 12 400 véhicules qui transitent chaque jour⁵. À Sullivan, il est pratiquement impensable pour certains résidents, particulièrement ceux du Sentier des Fougères, de pouvoir s'engager sur la route lors des heures de pointe. C'est la courtoisie et malheureusement trop de « prises de chance » qui leur permettent de rejoindre la 111. Il va sans dire que cela entraîne son lot de manœuvres dangereuses.

À l'entrée ouest de la ville, la problématique est tout aussi préoccupante. Un carrefour giratoire est attendu depuis des années, mais, encore à l'automne dernier, la CCVD a déploré l'annonce du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de reporter sa construction après 2018. En 2014, le ministère avait affirmé que le projet était sur les rails, mais pas avant 2016. Puis, à la fin 2016, il est repoussé jusqu'en 2018. Rappelons que les travaux et devoirs nécessaires à ce carrefour giratoire ont tous été remplis du côté de la Ville de Val-d'Or. Nous ne comprenons donc pas en quoi la complexité du projet est un frein à sa concrétisation, tel que justifié par le ministère. Il y a une réelle problématique au niveau de la fluidité et de la sécurité des usagers de la route à cet endroit, en particulier pour le transport lourd.

Mais, au-delà de ces situations inquiétantes, c'est sans aucun doute la route 117 entre Val-d'Or et Rouyn-Noranda qui représente le plus grand danger en matière de sécurité routière. 10 200 véhicules chaque jour circulent entre Val-d'Or et Dubuisson alors qu'il y en a 7 000 entre Val-d'Or et Malartic et 5 000 entre Val-d'Or et Rouyn-Noranda⁶. Cette route est à un stade critique en matière de sécurité, les usagers ayant à composer avec de la frustration, des problèmes de comportement au volant et malheureusement, des décès. En l'espace de deux mois, au cours du printemps 2016, quatre personnes ont perdu la vie sur ce tronçon de la route 117. Les occasions de dépassements sont trop peu nombreuses et beaucoup plus risquées qu'elles ne devraient l'être. Cela engendre des comportements téméraires qui mettent en péril la vie de nombreux usagers de la route. Il est rendu de plus en plus commun d'être témoin de manœuvres complètement irresponsables sur cette route et les usagers sont nombreux désormais à craindre pour leur sécurité lorsqu'ils empruntent ce tronçon. Selon nous, ces problématiques émergent clairement d'une mauvaise planification dans l'aménagement du réseau, la superposition des trafics régionaux au transit de camionnage ayant trop accru la pression sur les infrastructures peu adaptées à ce flux de circulation. La CCVD demande donc, à nouveau, au gouvernement du Québec d'investir dans la mise à niveau des infrastructures routières de l'Abitibi-Témiscamingue afin de tenir compte de la hausse d'achalandage sur nos routes et d'accroître la sécurité des automobilistes et des camionneurs qui circulent sur notre réseau.

⁵ Atlas des transports – Transport Québec [en ligne] <http://transports.atlas.gouv.qc.ca/>

⁶ Atlas des transports – Transport Québec [en ligne] <http://transports.atlas.gouv.qc.ca/>

Enjeux environnementaux

Dans une optique environnementale, la CCVD désire aborder la question du transport collectif, plus particulièrement le transport interurbain. En raison de sa configuration géographique, de la distance entre ses pôles de services régionaux et de la difficulté à déployer de manière rentable du transport collectif, la région est reconnue pour son volume important d'usage de véhicules routiers. En 2013, l'Abitibi-Témiscamingue se classait au deuxième rang des régions avec le plus grand nombre de véhicules par habitant, suivant de très près la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine⁷. Plus de véhicules sont bien sûr synonymes de plus de pollution, mais aussi de plus de risques liés à la sécurité routière. La démographie de notre territoire, et surtout son étendue, rend évidemment la question du transport collectif plus complexe.

Si l'idée de métros ou de trains de banlieue est évidemment utopique pour notre région, nous ne croyons pas moins qu'il faut encourager davantage la mise en place d'initiatives favorisant le covoiturage, les modes de déplacement alternatifs et le transport interurbain.

Historiquement et encore aujourd'hui, le transport interurbain par autobus est une activité économique réglementée par l'état, parce que l'état considère essentiel que tous les citoyens soient assurés d'un service interurbain par autobus dans chaque région du Québec. En Abitibi-Témiscamingue, c'est l'entreprise Autobus Maheux Ltée qui offre aux résidents de la région ce lien entre eux et entre le reste de la province, et ce, depuis maintenant plus de 20 ans. Historiquement, les profits générés sur les axes principaux permettaient de financer les opérations déficitaires de ce service de transport interurbain.

Or, l'achalandage sur les corridors principaux a baissé significativement. Depuis 4 ans, c'est l'ensemble du réseau qui est déficitaire. Il va sans dire que le modèle d'affaires appliqué jusqu'ici n'est plus viable. L'entreprise fait donc face à des difficultés financières importantes sur ce réseau. Le tarif des billets fait partie des facteurs qui expliquent la baisse d'achalandage, mais le problème demeure que le tarif que l'utilisateur paie est en corrélation directe avec les frais liés à la mise en place du service. N'étant pas subventionné, l'utilisateur supporte 100 % des coûts.

Certes, il y en place un programme d'aide financière et grâce à la CRÉ et les MRC, le transporteur a pu bénéficier d'une aide financière en 2015. Toutefois, l'entente n'était que pour un an, la CRÉ, comme organisme de concertation régionale n'existe plus et le travail de concertation et d'engagement de centaines d'élus est astronomique et irréaliste à réaliser pour le transporteur.

La CCVD s'explique mal pourquoi les autres réseaux de transporteurs publics, que ce soit le train, l'aéroportuaire, le métro, le scolaire ou l'urbain, tous sont supportés par l'état, sans que personne ne questionne la nécessité de financer systématiquement le transport collectif, alors que l'interurbain ne l'est pas.

⁷ Joëlle Noreau « *Les Québécois et leur automobile : des liens tissés serrés* » Desjardins - Études économiques, vol 24 (avril 2014) [en ligne] <https://www.desjardins.com/ressources/pdf/per0414f.pdf>

Le tarif que vous payez en prenant l'autobus d'un organisme public de transport ne représente que 30 à 50 % des revenus; le reste des revenus, soit de 50 à 70 %, est donc subventionné. Dans les grands centres, ce service, qui est abordable, contribue largement à réduire le nombre de véhicules sur la route. Et rappelons-nous que l'autobus demeure, en région, le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement.

Certains pourraient croire que des organismes publics de transport pourraient prendre la relève dans les régions, mais il n'existe aucune alternative réaliste à l'implication d'une entreprise privée dans le transport interurbain en Abitibi-Témiscamingue. Considérant que les sociétés publiques de transport coûtent beaucoup plus cher à opérer que les entreprises privées, ce serait admettre de déboursier davantage, plutôt que simplement supporter les transporteurs déjà en place. Si une aide financière permettait à l'entreprise de diminuer ses tarifs à un niveau plus compétitif, il ne fait doute que les voyageurs seraient de nouveau au rendez-vous.

La CCVD considère qu'il est essentiel de préserver une offre de services adéquate dans la région et que l'arrêt de ce service de transport interurbain serait grandement préjudiciable pour le développement de l'Abitibi-Témiscamingue, en plus d'avoir des répercussions sur le réseau routier, en terme de sécurité et de fluidité, de par l'ajout de véhicules individuels sur les routes.

Avec une fraction de ce que coûtent les autres modes de transport public et certaines modifications législatives, l'état pourrait facilement corriger une iniquité et démontrer clairement qu'il souhaite maintenir le réseau des services d'autobus régionaux et interrégionaux de tout le Québec, y compris les régions éloignées. La CCVD réitère donc sa demande d'aide financière gouvernementale au transport interurbain pour assurer une circulation fluide, écologiquement responsable et sécuritaire des colis et des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue.

Toujours dans une optique environnementale, la CCVD souhaite aborder l'importance stratégique de la 117. Malheureusement encore trop méconnue, la Transcanadienne constitue le lien le plus rapide pour transiter de Montréal, Trois-Rivières, Québec ou Sherbrooke vers l'Ouest canadien. Tout d'abord, les conditions de circulation moins importantes et la traversée d'un moins grand nombre d'agglomérations permettent une importante économie. De plus, même en termes de distance, la 117 permet aux transporteurs de gagner plus de 165 kilomètres.

Emprunter la Transcanadienne se traduit donc par un temps de parcours moins long et une plus faible distance, la possibilité de faire transiter les marchandises dangereuses à l'extérieur des grands centres urbains du sud du Québec, une diminution de la consommation de carburant et par le fait même la réduction du nombre d'émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, la CCVD considère que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a tout avantage à promouvoir, auprès des entreprises et des transporteurs de la région de Montréal, la route 117 comme corridor privilégié de transit vers l'Ouest canadien. Toutefois, afin d'assurer une qualité de transport sur ce passage stratégique, de réels investissements doivent être réalisés, notamment pour des voies de déviation, des voies de dépassement entre les villes de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or, et pour des haltes routières fonctionnelles et propres qui sont clairement insuffisantes ou désuètes dans la réserve faunique La Vérendrye.

Enjeux économiques

La sécurité routière c'est d'abord et avant tout une question de diminuer le nombre d'accidents et de décès sur les routes et poursuivre l'amélioration du bilan routier. Toutefois, il y a de nombreuses corrélations à faire entre la sécurité routière et le développement économique, à commencer par ce qui se veut le projet d'une génération : le Plan Nord. Présenté comme l'un des plus grands chantiers de développement économique, social et environnemental de notre époque, le Plan Nord représente l'un des principaux axes d'intervention de la relance de l'économie du Québec. Identifiée comme l'une des priorités d'action du gouvernement dans la réalisation du Plan Nord, la question de l'étendue du territoire, l'isolement des communautés et les liens limités entre le nord et le sud constituent des enjeux qui peuvent freiner son développement.

En Abitibi-Témiscamingue, le Plan Nord, nous le réalisons depuis déjà des décennies. Notre région possède la plus vaste expertise et la plus grande expérience nécessaires au déploiement de projets nordiques. Toutefois, la multiplication de ces projets dans les dernières années est venue fragiliser les infrastructures déjà précaires, alors que les routes sont difficilement carrossables et que plusieurs ponts nécessitent des réfections importantes. L'an dernier, le pont de la rivière Waswanipi sur la route 113, kilomètre 242.6, a été interdit aux poids lourds dus aux dangers que cela représentait pour les usagers. Cette situation a entraîné des frais variant entre 8 000 \$ et 10 000 \$ par détour pour les entreprises, en plus de délais supplémentaires. Voici un exemple concret où des problématiques de sécurité routière sont directement venues impacter l'essor économique de notre région, mais aussi du Québec. Heureusement, grâce à la pression politique exercée, les travaux qui étaient prévus seulement dans trois à quatre ans ont été devancés à l'automne 2016.

Mais d'autres tronçons demeurent impraticables, au point tel où des entreprises de transport lourd doivent adaptés leurs coûts en fonction des réparations qui seront nécessaires en cours de route ou à leur retour, alors que certaines refusent carrément d'y aller. Tel que mentionné dans le portrait du réseau routier de la région, la route de la Baie-James, qui est dans un état déplorable et qui souffre d'un sous-investissement, n'est pas prête à supporter une augmentation du nombre de camions. Pourtant, c'est le corridor qui est appelé à jouer le plus grand rôle dans le développement du Nord-du-Québec et du Nunavik. Les routes 109 et 113 sont tout aussi déficientes.

La non-uniformisation de l'entretien hivernal et le manque de diffusion d'informations sur l'état de la chaussée sur le site du ministère demeurent, pour de nombreux transporteurs, parmi les principaux irritants à emprunter ces routes isolées. Les comportements dangereux qui peuvent y survenir, dans ces conditions, sont plus que préoccupants et cela se répercute tant au niveau de la sécurité routière qu'au niveau économique.

La question demeure donc : comment le gouvernement aspire-t-il à déployer le Plan Nord alors que ses infrastructures routières ne sont pas adaptées pour supporter le trafic à venir? Le développement du Nord québécois a besoin du réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue pour prendre son essor.

L'Abitibi-Témiscamingue doit se distinguer comme un territoire stratégique indissociablement liée au déploiement du Plan Nord et, à ce titre, elle se doit d'être mise en valeur par des investissements en termes de construction, de réfection, d'entretien, d'applications réglementaires et de services. L'accès aux développements miniers, aux zones d'explorations, à la ressource forestière, au tourisme nordique et surtout aux communautés doit être simple et sécuritaire.

Conclusion

La Chambre de commerce de Val-d'Or salue respectueusement l'initiative de la Société de l'assurance automobile du Québec de tenir cette consultation publique et l'invite vigoureusement à transmettre au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports toutes nos préoccupations et propositions contenues dans ce présent mémoire. Depuis maintenant plusieurs années, une mobilisation régionale s'organise autour de la sécurité routière en Abitibi-Témiscamingue et les représentations se multiplient auprès du ministère d'agir dans ce dossier prioritaire. La Chambre de commerce de Val-d'Or demande à ce que des investissements concrets et des chantiers soient réalisés afin d'assurer la sécurité routière des usagers en Abitibi-Témiscamingue et développer le plein potentiel de notre réseau routier.

Outil majeur de développement économique et de liaison avec l'Ouest canadien et le Nord québécois, la route 117 nécessite une sérieuse mise à niveau de ses infrastructures. Les nombreux développements commerciaux et industriels, qui s'ajoutent au trafic intra régionaux, ont créé une véritable problématique d'achalandage. À Val-d'Or, les goulots d'étranglement qui se forment autour de son périmètre urbain en font une zone problématique, tant en termes de circulation fluide qu'en termes de sécurité. Il est clair pour la CCVD que cette situation émane d'une mauvaise planification et du statu quo des acteurs gouvernementaux en place. À l'entrée Ouest de la ville, un carrefour giratoire est annoncé et ré-annoncé depuis maintenant trois ans sans jamais se concrétiser.

La plus grande problématique demeure toutefois sur le tronçon de la 117 entre Val-d'Or et Rouyn-Noranda. La route ne possède pas les caractéristiques requises pour accueillir le trafic qui l'emprunte quotidiennement. Les voies de dépassements sont plus qu'insuffisantes, tout comme les voies d'accotements. Cet environnement routier, jumelé au fort débit de circulation, crée malheureusement de l'impatience, des comportements risqués et de l'insécurité chez les usagers. Ce tronçon est le théâtre de beaucoup trop de tragédies depuis quelques années et il est clairement temps que le ministère agisse afin d'y réduire le nombre de blessés et de morts.

Dans une optique plus sociale et environnementale, la Chambre de commerce demande à ce que le transport interurbain en région soit reconnu comme un service essentiel à la région et, conséquemment, qu'il soit davantage supporté par l'état. Tout comme la plupart des réseaux de transporteurs publics qui reçoivent l'aide financière du gouvernement, le transport interurbain offre aux gens de l'Abitibi-Témiscamingue un mode de transport collectif écologiquement responsable et sécuritaire. En région, la seule entreprise qui offre ce service redouble de persévérance depuis quelques années afin de maintenir ses liaisons.

Ce réseau de d'autobus régionaux et interrégionaux est crucial pour notre territoire et il est grandement temps que le gouvernement prenne position pour assurer sa pérennité.

Finalement, la Chambre de commerce souhaite que le gouvernement reconnaisse l'enjeu économique que représente notre réseau routier et qu'il en tienne compte dans sa réflexion sur le développement durable du transport au Québec. La route 117 est un passage privilégié de transit vers l'Ouest canadien, qui permet une économie non seulement de temps, mais aussi d'argent. En tant que Transcanadienne, elle se doit d'être davantage promue auprès des transporteurs et des entreprises des grands centres de la province. Val-d'Or, quant à elle, est la porte d'entrée de l'Abitibi-Témiscamingue, mais aussi un axe stratégique pour l'économie nordique en émergence. Le Plan Nord, qui se veut l'un des plus grands chantiers de notre époque, est intrinsèquement lié à l'Abitibi-Témiscamingue qui représente l'une des plus grandes concentrations en expertise minière au monde. Notre réseau routier se doit donc d'être mis en valeur par des infrastructures efficaces, modernes, sécuritaires et adaptées. Les routes doivent être carrossables et bien entretenues, les ponts doivent être sécuritaires, de nouveaux accès doivent être construits et surtout, la route de la Baie-James doit être prête à jouer son rôle de corridor principal dans le développement du Nord-du-Québec et du Nunavik.

Notre réseau routier est une vitrine permanente sur notre région et nos routes doivent refléter le dynamisme qui règne sur notre territoire. Une concertation locale, régionale et provinciale est primordiale dans ce dossier et nous souhaitons l'appui du ministère afin de faire du réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue un endroit plus sécuritaire et un pivot du développement socioéconomique du Québec.