



## ÉTUDE SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU QUÉBEC LES ENJEUX DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE SONT CRIANTS

**Val-d'Or, le 15 novembre 2024** – C'est avec grand intérêt que la Chambre de commerce de Val-d'Or (CCVD) a pris connaissance de l'importante étude *Infrastructures de transport au Québec : Investir pour l'avenir*, réalisée par la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ). L'étude met en lumière l'importance de s'attaquer sérieusement au déficit de maintien des actifs (DMA) afin d'assurer la pérennité des infrastructures de transport au Québec.

« Cette étude vient partager avec l'ensemble du Québec les enjeux que vivent l'Abitibi-Témiscamingue et surtout les disparités régionales quant à l'état des infrastructures de transport québécoises. Le DMA démontre clairement que la situation en région est accentuée, alors que l'état de notre réseau routier est particulièrement préoccupant. », affirme Valérie Gourde, présidente de la CCVD.

En effet, l'étude démontre que du côté du DMA par habitant, l'Abitibi-Témiscamingue et la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine affichent les pires valeurs, soit entre 6 500 \$ et 6 600 \$ par personne. Les régions de l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue, l'Estrie et Chaudière-Appalaches semblent également avoir les chaussées en plus mauvais état, selon l'indice de rugosité international et l'indice d'état gouvernemental médian, un rapport du Vérificateur général du Québec en 2023 affirmant que les pires régions étaient l'Abitibi-Témiscamingue et Chaudière-Appalaches.

### Constats et recommandations pour l'Abitibi-Témiscamingue

En plus du réseau routier en mauvais état, l'étude met en lumière divers autres enjeux de transport régional. Le report de la halte routière dans la Réserve faunique La Vérendrye, annoncé depuis 2018, est notamment soulevé alors qu'il s'agit d'un dossier que dénonce la CCVD depuis de nombreuses années. À cet enjeu s'ajoute celui de l'électrification des transports, plus particulièrement en lien avec la distance et la disponibilité des bornes de recharge rapide qui posent des problèmes pour les usagers de la route.

« La sécurité des usagers de la route, tout comme l'image de l'ensemble de notre région, est affectée par ces deux enjeux. Que ce soit au niveau de l'état du réseau, des bâtiments ou des bornes de recharge rapide, la route transcanadienne se doit d'être dotée d'infrastructures capables

*d'assurer les services nécessaires aux usagers, particulièrement sur un tronçon isolé sur de nombreux kilomètres. D'autant plus que la route 117 constitue l'unique artère routière reliant notre région à Montréal, un axe vital pour l'approvisionnement de nos entreprises. Elle est essentielle à la fluidité des opérations de nos transporteurs de biens, qui jouent un rôle crucial dans le maintien de notre économie locale.* » poursuit Mme Gourde.

Les constats au niveau du transport aérien sont aussi frappants. Alors qu'il ressort nettement que la diminution de l'offre ne répond plus aux besoins de la clientèle d'affaires, il y a aussi le manque de subventions qui nuit au développement de ce secteur d'activité crucial à l'essor de notre région.

Finalement, la CCVD met l'emphase sur l'une des recommandations de l'étude, qui concerne la modification des modes d'octroi de contrats dans les processus d'appel d'offres. Depuis de nombreuses années, la CCVD demande que ceux-ci privilégient des critères de qualité, d'innovation, d'expertise, de durabilité et de performance environnementale, plutôt que le recours systématique au plus bas soumissionnaire conforme. Tel que mentionné dans l'étude, « *en plus d'inciter davantage d'entreprises québécoises à soumissionner sur les contrats publics de l'État québécois, nous bénéficierons collectivement des innovations retrouvées dans nos entreprises, et maximiserons la durée de vie des infrastructures de transport* »

### **L'étude Infrastructure de transport pour le Québec : investir pour l'avenir**

La FCCQ a insisté à maintes reprises auprès des instances gouvernementales sur l'importance d'allouer des fonds pour la préservation des actifs. Néanmoins, ces montants ne sont pas suffisants afin de maintenir les services existants dans les diverses régions du Québec. À titre d'exemple, les sommes prévues pour le maintien des actifs en transport collectif au Plan québécois des Infrastructures (PQI) ont reculé, passant de 3,8 G\$ en 2018 à 2,8 G\$ en 2023.

Ainsi, le Québec fait face à un important déficit de maintien d'actifs pour plusieurs infrastructures de transport, soit les routes, les ponts, le transport collectif, les aéroports, les ports, les traversiers, etc. Dans ce contexte, la Fédération des chambres de commerce du Québec a mandaté AppEco pour analyser les conséquences économiques du DMA en transport au Québec afin de lui permettre de produire des recommandations visant à le réduire. Cette grande étude fait suite à une série de consultations réalisées dans les 17 régions du Québec au printemps dernier et a pour objectif d'alerter sur la nécessité de maintenir nos infrastructures de transport en bon état.

À la lecture de cette étude, la FCCQ propose 10 recommandations à l'intention des ordres de gouvernement, soit les gouvernements du Québec, fédéral et les municipalités, pour s'attaquer réellement au déficit de maintien des actifs, et assurer la pérennité des infrastructures de tous les modes de transport au Québec.

Pour consulter ces recommandations ainsi que l'étude complète, visitez le [Infrastructures de transport au Québec | Maintien des actifs | FCCQ](#)

### **À propos de la CCVD**

La Chambre de commerce de Val-d'Or est un organisme à but non lucratif qui compte plus de 1 140 délégués actifs au sein de la communauté d'affaires. Ayant pour mission de promouvoir le développement socioéconomique, la CCVD agit comme partenaire mobilisateur, porte-parole et défenseur des entreprises de son territoire.

- 30 -

Source :

Émilie Dumas

Chargée de projets

819 825-3703